

L'ASSURANCE OBLIGATOIRE DES AUTOMOBILISTES

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

Présentée et soutenue le 8 Juin 1932, à 14 heures

PAR

Gérald CASSIN

*Diplômé d'Études Supérieures de Droit Public
et d'Économie Politique*

JURY DE LA THÈSE

Président : M. Maurice PICARD, professeur.

Suffragants { M. HEMARD, professeur.
 { M. ESCARRA, professeur.

EDITIONS ALBERT MECHLINCK

10, Rue Victor-Cousin
PARIS

—
1932

THÈSE POUR LE DOCTORAT

*La Faculté n'entend ni approuver, ni désapprouver
les opinions émises dans les thèses, ces opinions doi-
sont être considérées comme propres à leurs auteurs.*

L'ASSURANCE OBLIGATOIRE DES AUTOMOBILISTES

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

Présentée et soutenue le 8 Juin 1932, à 14 heures

PAR

Gérald CASSIN

*Diplômé d'Etudes Supérieures de Droit Public
et d'Economie Politique*

JURY DE LA THÈSE

Président : M. Maurice PICARD, professeur.

Suffragants { M. HEMARD, professeur.
 { M. ESCARRA, professeur.

EDITIONS ALBERT MECHLINCK

10, Rue Victor-Cousin

PARIS

—
1932



L'Assurance obligatoire des Automobilistes

Introduction

Le problème de l'assurance obligatoire des automobilistes est une de ces questions de droit née de la vie moderne et de ses multiples enchevêtrements.

Le contrat d'assurance qui se généralise aujourd'hui dans toutes les formes de l'activité économique et humaine doit-il devenir obligatoire ou non lorsqu'il s'agit de ce stade déjà très perfectionné du progrès que représente un véhicule automobile ? Et ce, dans les accidents qu'il peut causer ? Voilà la question que s'est posée depuis quelques années le législateur en France et à l'étranger. Dans ce domaine point de précédents lointains, point de législations passées auxquelles on peut faire appel, seulement une législation qui offre quelques similitudes avec celle des accidents du travail, qui elle aussi a été établie lorsque le progrès industriel a obligé les législateurs à considérer ce risque.

En France et dans les autres pays la circulation automobile de plus en plus intense cause chaque jour des accidents plus nombreux ; comment seront indemnisées les victimes de ces accidents, voilà un problème dont l'importance ne peut échapper à personne aussi bien possesseur d'un véhicule à moteur que simple piéton.

Il est donc né avec l'intensité de la circulation un risque nouveau : « le risque automobile ».

En ce qui concerne la France le législateur n'a pas cru devoir jusqu'à ce jour prendre des mesures légales pour décider de la façon dont ce risque serait compensé auprès des victimes ; il n'a pas décidé, comme cela s'est fait dans certains pays étrangers, que la possession d'un véhicule à moteur entraînait obligatoirement la souscription d'une police d'assurance ; mais les tribunaux, dans l'obligation légitime de donner aux victimes une juste réparation du préjudice qu'elles subissaient de la part d'une automobile en cas d'accident, ont trouvé dans l'interprétation de certains articles du Code Civil des éléments suffisants pour créer une jurisprudence, sorte de droit prétorien, né des circonstances de fait.

Tout dommage causé à des tiers, soit dans leur personne, soit dans leurs biens à l'occasion de la circulation des automobiles doit être réparé.

La jurisprudence applique rigoureusement ce principe et considère la responsabilité de l'automobiliste comme absolue. Cette responsabilité ne comporte aucune limite en ce qui concerne l'étendue de la réparation et, lorsqu'ils doivent apprécier le dommage causé, les tribunaux s'efforcent de déterminer le montant réel du préjudice, compte tenu de la valeur actuelle de la victime, du dommage dont elle a souffert soit dans sa personne, soit dans ses biens. Il s'agit en effet de réparer entièrement les conséquences d'un accident, hormis le cas, bien entendu, où la responsabilité de l'automobiliste se trouve atténuée du fait de la victime.

Dans cette appréciation du dommage il est tenu compte non seulement du préjudice matériel subi, mais même du préjudice moral qui peut en résulter. Par conséquent dans ce domaine la jurisprudence est des plus sévère.

Le principe, c'est que l'automobiliste est responsable du dommage qu'il a créé, cela qu'il y ait faute ou non de sa part. Il ne lui suffit pas de démontrer qu'il s'est rigoureusement conformé aux règles édictées par le Code de la Route et qu'il a pris toutes les précautions d'usage: il a causé à autrui un dommage dont il est entièrement responsable. Les seuls cas très rares qui peuvent, dans une certaine mesure, le dégager de cette obligation de responsabilité n'existent que lorsque l'accident a été causé par un cas de force majeure ou qu'il présente tous les caractères du cas fortuit. Mais les tribunaux n'admettent pas aisément une preuve de ce genre qui est fort difficile d'ailleurs à administrer. On peut ajouter que dans certaines circonstances, les tribunaux admettent à la décharge de l'automobiliste, la faute de la victime ; ce cas peut atténuer la responsabilité de l'automobiliste mais ne suffit pas à le disculper entièrement. Enfin nous devons tenir compte des accidents causés par le fait d'un tiers, dans ce cas il peut y avoir déplacement de responsabilité. Tous ces divers cas sont au surplus excessivement rares et appréciés avec la plus grande rigueur par les tribunaux.

De plus, l'automobiliste n'est pas seulement responsable des accidents qui peuvent survenir de son fait mais encore de ceux pouvant provenir du fait de ses préposés ; il en est de même lorsqu'il a accepté, lui présent, de confier à un ami la conduite de sa voiture et qu'il survient un accident. Il demeure responsable de plein droit de l'automobile dont il est possesseur, et ici la jurisprudence offre une rigueur toute particulière, puisqu'elle rend le propriétaire de la voiture responsable, même en cas d'abus commis par le préposé dans l'exercice de ses fonctions.

L'automobiliste est donc tenu de réparer entièrement le dommage causé à autrui.

En principe, cette réparation s'effectue de la manière suivante : soit directement par l'auteur de l'accident qui paie de ses deniers les dommages-intérêts définis par le tribunal, soit indirectement par le jeu même des polices d'assurance que la plupart des automobilistes contractent pour se couvrir contre tout ou partie des risques qu'ils encourent. Il est rare d'ailleurs, particulièrement en France, qu'un automobiliste n'ait pas contracté une assurance, en raison même de la gravité des réparations exigées par les tribunaux en cas d'accident d'automobile. Il semblerait donc que, grâce à l'organisation actuelle des assurances, tout risque soit parfaitement couvert et qu'il n'y ait qu'à laisser les choses en l'état.

Cependant il n'en est rien, et l'examen des faits permet d'observer certaines lacunes dans l'organisation actuelle du système des assurances.

Il n'est pas vrai que la victime d'un accident d'automobile soit sûre d'être indemnisée. Dans bien des cas le dommage qui lui a été causé ne peut être réparé, comme on peut le voir dans les hypothèses suivantes : il est assez fréquent par exemple qu'un automobiliste, après avoir causé un accident à un tiers s'échappe, sans qu'il soit possible de retrouver son signalement ; ou bien l'agent, cause de l'accident, est connu, mais il n'était pas assuré et ne possède pas une fortune suffisante pour pouvoir payer l'indemnité à laquelle il est condamné par le tribunal. En outre, il a pu contracter une police d'assurance qui ne le garantit pas contre tous risques ou une police trop faible qui ne peut donner lieu à la réparation d'une partie seulement du dommage

l'auteur de l'accident étant insolvable pour régler le reste.

Ainsi dans ces diverses hypothèses le dommage n'est pas couvert par l'agent cause de l'accident.

Il peut se faire également que le dommage ne puisse être réparé du fait des assurances elles-mêmes. Il en est ainsi dans les exemples suivants: une Compagnie d'assurances garantissant les conséquences pécuniaires de la responsabilité que l'automobiliste assuré encourt en cas d'accident causé par lui, peut être devenue insolvable, cela en même temps que l'auteur de l'accident. Il en est de même en cas de déchéance de la police d'assurance et du fait que l'assuré a manqué à une des obligations stipulées par le contrat d'assurance. Il peut se trouver ainsi que l'assurance ne couvre pas le risque créé par un accident.

Enfin, en cas de faute de la victime, celle-ci peut se trouver sans recours contre l'auteur du dommage et par là contre la Compagnie d'assurance qui peut couvrir ce dernier.

Ainsi, en France, l'organisation actuelle de l'assurance contre le risque automobile se trouve insuffisante à remplir le but qu'elle poursuit en principe. Nombre de législations étrangères se sont, depuis la fin de la guerre, efforcées de combler cette insuffisance, en instituant des lois sur l'assurance obligatoire ou la responsabilité financière des automobilistes. Cette situation a aussi préoccupé le législateur français, ainsi que les juristes, comme le prouvent la littérature qui existe sur ce sujet et les projets et propositions de lois déposés devant les Chambres depuis plusieurs années.

Le problème de l'assurance obligatoire que nous nous proposons d'étudier ici est donc un problème d'actualité brûlante qui intéresse aussi bien les automobilistes que toute personne; il s'agit de garantir dans tous les cas à la victime d'un accident la réparation du préjudice qui lui a été causé.

Nous examinerons d'abord les dispositifs admis par les législations étrangères au sujet des assurances obligatoires des dommages causés par les accidents automobiles. Cette législation étrangère s'étend sur une période relativement courte, de 1918, date de la loi danoise, à nos jours. Cette étude intéresse divers pays: le Danemark, les Etats-Unis, la Suisse, l'Angleterre, la Suède; elle peut servir utilement de préface à l'examen critique des projets et propositions de loi français.

La première partie de ce travail sera consacrée à ces législations étrangères. Nous étudierons le problème de l'assurance obligatoire dans les pays qui l'ont adoptée. Il semble d'une manière générale que, dans ce domaine, l'on se soit parfois trop hâté, les mesures prises ayant été souvent inopérantes; de là les nombreuses modifications apportées déjà par certains pays à une législation qui n'avait pourtant que quelques années d'existence.

La seconde partie sera consacrée aux travaux qui ont été effectués en France en cette matière. Nous verrons que s'il y a accord dans l'ensemble des projets sur l'objectif à atteindre, puisqu'il s'agit d'éviter que les victimes d'accidents d'automobiles ne soient pas injustement privés du bénéfice d'une réparation reconnue légitime par tous, l'on peut se demander ce que valent les moyens proposés pour assurer l'indemnisation des dommages non couverts ou

insuffisamment couverts par les assurances. A cet égard, il est possible que les propositions préconisées par les projets français ne paraissent devoir être admises que sous certaines réserves. A cet effet, nous examinerons également, mais sommairement, quelques-uns des problèmes soulevés à ce sujet.

PREMIÈRE PARTIE

Etude des diverses législations à l'étranger

CHAPITRE PREMIER

La loi danoise du 20 Mars 1918 et le principe de la réparation légale des dommages causés par les accidents d'automobiles

Les études de législation comparées n'offrent souvent qu'un intérêt documentaire ou historique. Elles permettent de se rendre compte des diverses interprétations que reçoit un principe juridique dans les législations existantes, et d'entrevoir les applications pratiques qui en découlent suivant les pays. Mais, dans le cas présent, la question se pose sous un jour tout différent.

La législation française, en effet, ne possède pas encore de texte relatif à la réparation légale des dommages causés par les accidents d'automobile; elle s'est laissée devancer dans ce domaine par les législations étrangères. Depuis 1918, le Danemark applique une loi portant sur cette matière, et à la suite du Danemark, nombre de pays ont adopté des règles juridiques analogues.

Il y a donc tout intérêt à étudier historiquement l'ensemble de la législation existante. Cette étude permettra d'en révéler les tendances et de découvrir, grâce à l'emploi

de la méthode comparative, les traits communs à ces diverses lois et les différences qu'elles présentent entre elles. Peut-être aussi sera-t-il possible de dégager de cette étude une doctrine et de signaler les lacunes qui existent encore dans la législation actuelle. Les projets ou propositions de loi déposés en France au cours de ces dix dernières années se trouveront ainsi éclairés d'un jour plus net.

Il convient, en particulier, de faire une étude assez précise de la loi danoise du 20 mars 1918. Elle est, en effet, la première en date qui ait admis le principe de l'assurance obligatoire contre les accidents d'automobile. Il est vraisemblable que les autres législations aient pu s'inspirer de cette loi. Par elle-même, cette loi, extrêmement longue, constitue un véritable Code de la Route: il est donc inutile de faire une énumération complète de ses divers articles.

Par contre, la partie essentielle de cette loi est constituée par l'article 33. On y trouve formulés deux principes: le premier, posé dès le paragraphe premier du dit article, a trait à la responsabilité absolue de l'automobiliste en cas d'accident survenu de son fait ou du fait de sa voiture, qu'il s'agisse d'un dommage corporel ou d'un préjudice simplement matériel causé à autrui. Cette responsabilité demeure entière, quelle que soit la cause de l'accident: le texte énumère en effet les principales causes possibles de dommages, « par collision, rencontre ou de toute autre manière, ou par explosion du moteur ou du réservoir, ou par incendie »; mais il le fait en des termes extrêmement généraux et non limitatifs, de manière à ce que le principe de la responsabilité de l'auteur de l'accident ne puisse être contesté.

Ainsi, d'après ce texte — comme d'après les paragraphes suivants, la responsabilité du propriétaire d'un véhicule automobile est absolue; et la loi danoise n'admet de réserve à ce principe qu'en cas de faute de la victime. Encore est-il que, vis-à-vis de la loi, la position de l'auteur de l'accident et celle de la victime ne sont pas identiques: il faut, en effet, pour que l'automobiliste échappe aux conséquences engendrées pour lui par l'accident dont il est l'auteur, qu'il fasse la preuve de la faute de la victime, « à moins qu'il puisse prouver, déclare le texte, que la victime, par inadvertance, a occasionné le dommage ». L'administration de la preuve incombe donc ici à l'automobiliste. Par contre et hormis cette exception, il demeure responsable de plein droit.

Il se trouve, par conséquent, dans l'obligation d'indemniser complètement la victime, de réparer en totalité le dommage qu'il a causé. Cette réparation s'entend même des dommages causés aux personnes et aux tiers transportés par le véhicule. Enfin, si une collision s'est produite entre deux véhicules automobiles, il appartient au Tribunal de définir sur lequel des deux conducteurs retombe la responsabilité de l'accident.

L'article 33 de cette loi définit en outre le principe et organise l'assurance obligatoire. Tel est l'objet du paragraphe 9 du dit article, d'après lequel tout propriétaire d'un véhicule est obligé de souscrire « dans une Société d'assurance de responsabilité reconnue par l'Etat » une assurance destinée à assurer la réparation des dommages causés aux tiers. Cette assurance doit être non seulement souscrite, mais maintenue de façon continue; le propriétaire d'un véhicule à moteur devient donc un assuré obligatoire. Ce

contrat d'assurance qu'il souscrit doit être passé avec une Société d'assurances reconnue par l'Etat: ce qui implique qu'un véritable privilège est reconnu à certaines Sociétés par l'Etat danois.

Quel est le but de ce contrat d'assurance? Il ne s'agit pas pour le propriétaire d'un véhicule automobile de se couvrir par avance contre la totalité des dommages qu'il peut causer à autrui: à cet égard, la loi fixe une limite aux obligations qui incombent à l'assuré; la somme à assurer pour les motocycles est de 6.000 couronnes; et, pour les autres véhicules de 12.000 couronnes. Il ne s'agit là, bien entendu, que d'une « couverture totale ou partielle des prétentions à dédommagement qu'une tierce personne acquiert contre l'auteur de l'accident ».

Les Sociétés d'assurances devront, par conséquent, se charger d'indemniser elles-mêmes les victimes dans une mesure sensiblement plus large, lorsque les circonstances l'exigeront. La loi paraît donc bien adopter un système de répartition des risques et de garanties, destiné à assurer aux victimes la réparation de la totalité du préjudice créé, mais sans faire retomber sur l'auteur de l'accident l'obligation de la réparer intégralement.

Ce texte de loi n'est donc pas absolument explicite: il pose des principes dont le développement figure dans un arrêté du 30 décembre 1918 fixant les conditions et le champ d'application du paragraphe 33 de cette loi. Il convient d'analyser cet arrêté, si l'on veut comprendre exactement le mécanisme de la loi danoise des assurances contre les accidents d'automobile.

Aux termes de cet arrêté, la Compagnie d'assurances, une fois souscrite la police d'assurance, se voit transférer

toute la responsabilité en cas d'accident d'automobile; ce transfert subsiste même si l'assuré se trouve sur un point quelconque avoir contrevenu à ses obligations envers la Compagnie.

Il s'agit bien là d'un transfert de responsabilité de l'assuré à l'assureur, et l'assuré peut et doit se tenir pour quitte du moment où il s'est acquitté régulièrement de sa prime d'assurance.

L'obligation créée par la loi danoise du 20 mars 1918 pèse donc à la fois sur l'assuré et sur l'assureur. Sur l'assuré qui doit contracter régulièrement une assurance auprès d'une Compagnie autorisée par l'Etat, et sur l'assureur qui doit accepter une assurance pour toute personne qui en fait la demande, et se reconnaître responsable des accidents causés par ses assurés. Cette obligation de réparer les conséquences des accidents d'automobile pèse de la même manière sur les Sociétés d'assurance par action et sur les Sociétés à responsabilité mutuelle. Les membres de ces dernières Sociétés ne peuvent, en effet, se libérer de leur part de responsabilité avant que le risque encouru pour la période pendant laquelle ils ont été membres de la Société n'ait été liquidée.

Il en résulte que des mesures assez sévères sont prises contre les assurés défaillants par défaut de paiement de leurs primes ou pour tout autre motif: sur l'invitation de la Compagnie d'assurance, la police doit intervenir à l'encontre du défaillant. Réciproquement, la Compagnie d'assurance demeure engagée: à l'occasion de tout accident survenu dans un délai de quinze jours consécutifs à la résiliation de la police d'assurance. Elle a la charge de régler non seulement des indemnités aux tiers victimes d'accident,

mais encore les frais de justice auxquels la cause peut donner lieu.

En cas de suspension de la police d'assurance et d'accidents survenus pendant cette période à l'assuré, la Compagnie d'assurance demeure responsable, mais sous réserve d'un recours possible contre l'assuré. Telles sont les dispositions essentielles figurant dans l'arrêté du 30 décembre 1918.

Dans leur ensemble, la loi du 20 mars 1918 et l'arrêté du 30 décembre suivant donnent satisfaction au public danois. Il a été apporté au cours des années suivantes fort peu de modifications à ces textes. Il semble bien qu'ils puissent convenir à un pays où la police de la route est extrêmement sévère, où la circulation automobile est peu intense et où les accidents d'automobile n'atteignent pas, à loin près, comme on peut le voir d'après les statistiques, la fréquence à laquelle ils sont parvenus dans les pays de grande circulation, comme les Etats-Unis d'Amérique et la France.

Par contre l'on peut formuler, à l'occasion de l'exposé de cette loi, certaines critiques qu'il y aura lieu de renouveler à propos de diverses législations étrangères. Cette loi pose deux principes essentiels: responsabilité en cas d'accident d'automobile; assurance obligatoire. Or, cette loi offre le défaut, commun à presque toute la législation actuelle sur les accidents d'automobile, de ne pas définir la nature de cette responsabilité. S'agit-il d'une responsabilité personnelle ou d'une responsabilité du fait d'une chose inanimée? S'agit-il, au contraire, aux lieu et place d'une responsabilité réelle, d'un risque nouveau? Et quelle est la nature de ce risque? Sur ces derniers points, la loi danoise demeure muette.

Cette loi comporte d'ailleurs une lacune. Elle pose sans doute en principe que tout propriétaire d'une voiture automobile doit être assuré; elle admet également que l'assurance court encore pendant un certain délai après renonciation à la police d'assurance. Mais admettons qu'un accident se produise à une date très légèrement postérieure à la rupture du contrat, date à laquelle ce contrat d'assurance n'est plus valable? On peut objecter que la police danoise surveille de près les résiliations des polices d'assurance; mais il peut se faire que par suite de négligence des organes policiers, ou d'absence du propriétaire d'une automobile, un accident se produise, dont la responsabilité incombe à ce propriétaire non assuré; on se trouve alors en présence d'un cas commun: la victime ne peut se retourner que contre le propriétaire de la voiture non assurée et il se peut que celui-ci n'ait pas une fortune suffisante pour réparer le préjudice causé.

Il subsiste donc, en dépit des apparences, certaines lacunes dans cette loi. Et il sera intéressant de voir si d'autres législations étrangères n'ont pas tenté de remédier à cet état de choses.

CHAPITRE II

Les lois américaines à partir de 1927 **Etudes des modifications apportées par la suite** **aux principes posés par ces diverses lois**

Les années 1925 et 1926 ont été particulièrement importantes pour l'histoire du développement de la législation étrangère, concernant l'assurance obligatoire contre les accidents d'automobile. Dans plusieurs pays d'Europe des Commissions se livrent à l'étude de la question, qui paraît être, un peu partout, à l'ordre du jour. La Suisse discute un projet de loi, qui ne devra d'ailleurs aboutir que plusieurs années plus tard. C'est aussi l'époque à laquelle plusieurs Etats américains préparent des lois, qui, promulguées dès 1927, vont devoir entrer en application au cours des années suivantes. Il est donc intéressant d'étudier les principes qui vont présider à la rédaction de ces lois: l'on pourra ainsi déterminer les tendances de la législation américaine sur ce sujet.

Il semble que les législateurs des Etats-Unis aient été poussés surtout lors de la rédaction des lois sur l'assurance obligatoire, par des préoccupations pratiques. En effet, les

Etats-Unis possèdent quantité de voitures automobiles; la circulation dans ce pays est intense, les accidents d'automobile extrêmement nombreux. Cette circulation, d'après les statistiques récentes coûte aux Etats-Unis près de 30.000 morts par an, et près d'un million de blessés ⁽¹⁾. Aussi la question de l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile se pose-t-elle avec une acuité toute particulière dans ce pays, où plusieurs Compagnies ou Groupements se sont attachés à étudier la question des indemnisations.

Deux tendances se sont fait jour, comme on peut le voir en consultant le Traité de Ch. A. Sunderlin sur l'assurance automobile, en date de 1929, dans la législation américaine. Plusieurs Etats se sont rangés, en matière de dommages créés par les accidents d'automobile, au principe de la responsabilité financière légale: il s'agit d'une forme de responsabilité qui serait à peu près de même nature que celle ayant trait aux accidents de travail ; il s'agit d'une responsabilité précise, bien définie, donnant bien droit en faveur des victimes à une indemnisation dont le taux est fixé régulièrement par les Tribunaux. Le second principe admis par plusieurs Etats consiste, sans définir la responsabilité spéciale de l'automobiliste à rendre l'assurance obligatoire. C'est le système qui a été adopté depuis 1925 par l'Etat du Massachussetts. La loi de cet Etat a été mise en vigueur à compter du 1^{er} janvier 1927.

Comme dans le projet de loi fédéral suisse de 1925, cette loi américaine du Massachussetts exige, lors de la déli-

(1) Il y a eu plus de décès causés par l'automobile aux Etats-Unis durant le mois de juin 1931 que durant l'année 1912 en entier. Au cours du mois de septembre 1931, il y a eu environ 110 personnes tuées par jour, ce qui fait environ 5 morts à l'heure. Les cas mortels ont augmenté de 500 % depuis 1913. De 1921 à 1930, il y a eu 230.353 personnes tuées.

vance du permis de circulation, que le requérant présente un certificat constatant ou bien qu'il a souscrit une police d'assurance conformément à la loi; ou bien qu'il est garanti de la responsabilité qu'il encourt en cas d'accident d'automobile par une caution de 5.000 dollars pour une victime et de 10.000 dollars pour toutes les personnes blessées dans le même accident, et enfin de 1.000 dollars pour couvrir les pertes matérielles subies par autrui. Le requérant peut d'ailleurs se dispenser de produire une caution s'il possède un certificat officiel constatant le dépôt fait par lui de 5.000 dollars au comptant ou en valeurs. Il convient d'ajouter que ces sommes varient pour le même Etat d'un district à l'autre ⁽²⁾.

Il semble que les résultats pratiques obtenus du fait de l'application de cette loi soient assez mauvais, du moins si l'on observe la recrudescence des accidents d'automobile postérieurement à l'application de la loi, l'augmentation des charges pesant sur les automobilistes et sur les Compagnies d'assurance qui se voient réclamer tantôt justement, tantôt arbitrairement, des sommes extrêmement élevées ⁽³⁾.

L'on peut admettre que si cette loi a atteint son but, en ce qui concerne l'indemnisation des dommages subis par les victimes des accidents d'automobile, il semble qu'elle ait fait succéder à un mal, — à savoir, pour les victimes, le risque de n'être pas indemnisé, — un autre mal, qui tient à la complexité même des organismes exigés par le

(2) *Rev. Gle des Ass. terr.*, 1930, N° 6, p. 1080.

(3) En 1929, il a été versé environ \$ 255.000.000 de primes pour accidents à la personne, et \$ 97.000.000 de primes pour dommages causés aux biens. Le montant des primes versées pour l'automobile en général a été égal environ aux primes versées pour les accidents du travail.

jeu de telles assurances, et à la longueur des procès en indemnisation dont les causes encombrant les Cours de justice.

Aussi, dans les années suivantes, plusieurs Etats américains ont-ils cherché une autre forme de législation au sujet de l'assurance automobile obligatoire: c'est ce qui s'est passé dans les Etats de New-York du New-Jersey et du Iowa, en 1929. Nous passerons en revue, à la fin de ce chapitre, les législations adoptées par ces divers pays en cette matière. Ici, nous nous bornerons à une référence de l'excellent article de Mr. Edwin W. Patterson sur le droit des assurances aux Etats-Unis en 1929-1930.

Cet auteur signale en particulier une ingénieuse disposition insérée dans la loi de New-York, dans le but de rendre obligatoire l'assurance pour les personnes qui sont le plus susceptibles de provoquer des accidents. Cette disposition a trait principalement à deux catégories d'individus: d'une part à ceux qui se trouvent en contravention avec les lois américaines sur la circulation, soit qu'ils soient pris à conduire une voiture sans permis, soit qu'ils se trouvent en état d'ivresse juste après un accident, soit qu'ils aient commis des excès de vitesse ou une imprudence qui a provoqué des dommages à des tiers; d'autre part ceux qui n'exécutent pas le jugement qui les a condamnés à réparer des dommages causés aux personnes et aux biens et dont le montant excède 100 dollars. Ces individus doivent fournir la preuve aux Commissaires des assurances de leur solvabilité, s'ils sont condamnés, ou à défaut l'on exige d'eux qu'ils aient contracté une assurance garantissant leur responsabilité pour les dommages causés à des tiers ou à leurs biens. Cette assurance doit s'élever à 5.000 dollars pour une victime,

à 10.000 dollars pour toutes les personnes blessées dans le même accident et à 1.000 dollars pour les biens.

M. Patterson remarque justement qu' « on a critiqué cette mesure comme inappropriée, en premier lieu parce qu'elle laisse sans protection la première victime de pareils chauffeurs, en second lieu parce que les personnes qui sont incapables de conduire ne devraient en aucune manière être autorisées à le faire » ⁽³⁾.

L'on ne peut donc dégager de ces expériences américaines d'indications bien favorables à l'assurance obligatoire. De plus, plusieurs textes récemment publiés et les corrections législatives apportées à ce système incitent à la prudence dans ce domaine. Il en est ainsi notamment du rapport de la commission spéciale chargée d'étudier la question des véhicules automobiles en relation avec les assurances, publié par le Sénat de Boston en janvier 1930, N° 280. La lecture de ce document, qui défend le principe de l'assurance obligatoire, démontre que la législation américaine à cet égard est des plus compliquées et des plus dispendieuses.

Nous croyons trouver une confirmation de ce fait en ce que les autres Etats américains n'ont pas suivi l'Etat du Massachussetts. L'assurance obligatoire ne s'est donc pas généralisée aux Etats-Unis: ce qui ne ruine nullement le principe, mais permet de douter de la valeur des applications pratiques que l'on a pu faire.

D'après les statistiques, il apparaît, qu'en 1929, 27,3 % des automobiles régulièrement déclarées étaient seulement assurées aux Etats-Unis, ce qui fait qu'il restait environ

⁽³⁾ *Rev. Gle. des Ass. terr.*, 1^{re} année (1930), N° 6, Edwin W. Patterson, *Le droit des assurances aux Etats-Unis en 1929-1930*, pp. 1079-1080.

19.250.000 voitures non assurées. Seuls quelques Etats ont une proportion assez forte de véhicules assurés, savoir :

Connecticut	54,50 %
New-Jersey	53,50 %
New-Hampshire	49,8 %
New-York	45,4 %
California	40,7 %

Tous ces Etats ont des lois sur la responsabilité financière, lois qui seront étudiées séparément à la fin de ce chapitre. La proportion de véhicules assurés dans quelques autres Etats était :

Vermont	38,9 %
Maine	36 %
Pennsylvania	32,5 %
Illinois	29,6 %
Wisconsin	28,8 %
Rhode Island.....	25,7 %

Tous les autres Etats ont moins de 25 % de véhicules assurés.

Voici les chiffres que donne à ce sujet le Rapport du Comité de l'Université de Columbia (février 1932) pour l'année 1929 pour tous les Etats-Unis :

	Véhicules enregistrés —	Nombre de véhicules assurés approximativement —	Proportion de véhicules assurés par 100 —
Voitures privées.....	23.121.589	6.127.000	26,5
Voitures commerciales	3.379.854	1.120.000	33,1
	26.501.443	7.247.000	27,3

On voit par ce qui précède que les caractères principaux de la législation du Massachussetts en date du 1^{er} janvier 1927 étaient les suivants :

L'assurance automobile avait un caractère rigoureusement obligatoire, et les tarifs des polices d'assurance fixés par le Commissaire aux assurances étaient imposés aux diverses Compagnies. Mais dès le début de l'application de la loi, les Compagnies avaient déclenché une campagne de presse contre le système de tarification en vigueur, qui leur semblait trop onéreux pour elles : cela en raison de la multiplicité des accidents qui surviennent chaque année dans le pays et du souci des auteurs de la loi de ne pas faire payer des primes par trop élevées aux propriétaires de voitures automobiles. Il en résultait que les Compagnies d'assurances se trouvaient assumer, pour réparer les dommages causés aux personnes et aux tiers des victimes d'accidents d'automobile, des charges trop lourdes.

Or, ces charges, étant donné le montant des sommes allouées par les tribunaux aux victimes d'accidents d'automobile devaient demeurer fatalement des plus lourdes. Les laisser entièrement à la charge des Compagnies d'assurance ou des donneurs de garanties, c'était risquer de ruiner leur industrie, car il faut bien, après tout, que le montant des primes perçues annuellement puisse suffire à la réparation des dommages mis au compte de la Compagnie, assurer le fonctionnement de celle-ci et même laisser aux actionnaires une certaine marge de bénéfices.

Sous la poussée de ces campagnes de presse, la Commission d'enquête du Sénat du Massachussetts a été amenée au cours de l'année 1930 à envisager la possibilité d'une fixation par les Compagnies d'assurances elles-mêmes, du

montant des primes à faire payer par les propriétaires d'automobiles en possession d'une police d'assurance.

Mais ici se manifestaient certains inconvénients graves; en effet, les primes à acquitter par les propriétaires pouvaient devenir trop élevées ou du moins trop onéreuses pour nombre d'entre eux; il devait s'ensuivre à peu près certainement que les moins fortunés d'entre eux, ou ceux pour qui la possession d'une voiture automobile n'est pas indispensable, se passeraient de ce moyen de locomotion. Admettons qu'une semblable renonciation se produisit sur une assez large échelle: c'eût été pour l'industrie automobile américaine, déjà partiellement déficitaire sous l'effet de la crise économique actuelle, une lourde perte.

Il fallait donc trouver le moyen de donner satisfaction à la fois aux Compagnies d'assurances et aux usagers des voitures automobiles. C'est à ce double objectif que vise le projet de loi du 22 mai 1930 du Sénat du Massachusetts.

D'une part, en vue de satisfaire aux exigences des Compagnies, ce projet de loi apporte une correction importante à la législation en vigueur. Car il permet à chaque Société d'assurance d'établir elle-même ses tarifs. En effet, le chapitre 166 de la loi nouvelle modifie le chapitre 175 de la loi antérieure, par la suppression de la section 113 B, laquelle prévoyait la fixation des tarifs d'assurances de responsabilité obligatoire des véhicules automobiles, par le Commissaire d'assurances.

Dorénavant, il appartiendra aux assurances elles-mêmes de fixer, d'après les renseignements statistiques en leur possession, la classification des tarifs de primes à payer par les usagers, mais sous réserve que ces classifications et

tarifs soient judicieusement établis et approuvés par le Commissaire d'assurances.

En outre, — et c'est là une correction importante, — le nouveau projet de loi pose le principe d'une tarification différentielle, en vue de pénaliser dans nombre de cas les auteurs d'accidents. Par conséquent, le propriétaire d'une voiture automobile en possession d'une police d'assurance ne voit plus sa propre responsabilité entièrement transférée dans tous les cas à la Compagnie qui s'est chargée de l'assurer. Il garde au contraire, en maintes circonstances, une part de responsabilité.

Ainsi se trouvent sauvegardés les intérêts des Compagnies lorsqu'il s'agit de réparer des dommages trop élevés ou même, selon toute vraisemblance, entraînés par la faute lourde du conducteur de l'automobile. Par conséquent, le risque en cas d'accident d'automobile n'est plus entièrement couvert par les Compagnies, il se trouve ou déplacé ou scindé. C'est donc là une modification importante à la législation antérieure.

Nous allons examiner dans leurs grandes lignes les dispositions essentielles de la loi sur l'assurance obligatoire au Massachussetts et les lois qui existent dans les autres Etats d'Amérique: Californie, Connecticut, Iowa, Maine, Minnesota, New Hampshire, New-Jersey, New-York, North Dakota, Rhode Island, Vermont et Wisconsin.

SECTION I

MASSACHUSETTS

Toute personne qui demande l'inscription d'une voiture automobile doit accompagner sa demande d'un certificat

émanant d'une Compagnie d'assurance autorisée, prouvant qu'elle a contracté avec cette Compagnie une police d'assurance garantissant sa responsabilité pour les dommages causés aux tiers, et résultant de la conduction de la voiture enregistrée.

La somme garantie doit être au moins de \$ 5.000 à \$ 10.000 pour chaque accident. Ou bien au lieu de contracter une police d'assurance l'enregistreur peut faire un dépôt de \$ 5.000 dans une caisse de garantie.

Les voitures automobiles appartenant à l'Etat ou à une division de l'Etat, à une corporation soumise à la surveillance du Ministère des Services publics, ne sont pas astreintes à cette formalité.

Les certificats et les polices d'assurances doivent être dans les termes approuvés par le Commissaire d'assurance, et contenir, en substance, certaines clauses prescrites. Ce contrat ne pourra être résilié sans un avertissement fait quinze jours au moins avant la date de cessation. Au reçu de cet avertissement, ou bien si la Compagnie avec qui le contrat a été passé cesse d'être autorisée, l'Administrateur en chef doit notifier à celui qui a enregistré la voiture de contracter une nouvelle assurance, sinon l'inscription de la voiture au registre cessera immédiatement, sauf appel devant le Comité d'Appel.

Des classifications et des taux de contrats d'assurances devront être fixés annuellement avant le 15 septembre pour l'année suivante par le Commissaire d'assurance après enquête. Les résultats de ces enquêtes et des taux proposés doivent être publiés, et les décisions du Commissaire sont sujettes au contrôle de la Cour suprême. Le Commissaire peut à tout moment demander à une Compagnie commu-

nication des données, statistiques, bilans ou toutes autres informations qu'il jugerait nécessaires.

Des clauses spéciales régissent les dépôts de caisse ou des assurances et de leurs revenus. Quand une action est engagée, le dépositaire doit immédiatement, sous peine d'amende, en avertir l'Administrateur en chef et le Bureau, qui peut demander un dépôt supplémentaire. Des sanctions sont prévues en cas de non-conformation à ces prescriptions.

L'Administrateur en chef doit fournir une copie du relevé de chaque inscription de voiture à la Compagne signataire du certificat accompagnant la demande d'enregistrement. Il doit fournir également à toute personne qui le demande le nom de la Compagnie d'assurance qui a passé le contrat garantissant toute voiture à moteur.

Le Commissaire d'assurance doit faire connaître à l'Administrateur en chef le nom des Compagnies à mesure qu'elles sont autorisées à passer des contrats d'assurances ou qu'elles cessent d'avoir cette autorisation.

Des amendes sont prévues dans le cas où ce certificat ne serait pas fait dans les formes approuvées par le Commissaire d'assurance, ou en cas de fabrication illicite ou d'altération d'un tel certificat, ou au cas où l'autorisation de conduire serait obtenue pour une voiture automobile lorsqu'aucun contrat d'assurance ou dépôt de garantie n'a été fait et maintenu conformément à la loi.

Les actions en dommages-intérêts pour préjudice à la personne doivent être intentées dans l'année où s'est produit l'accident.

Nous étudierons dans un chapitre spécial (chapitre VI) les résultats de cette loi dans tous leurs détails.

SECTION 2

CALIFORNIE

Quand un jugement pour dommage à la personne ou à la propriété dépassant \$ 100, rendu contre quelqu'un par un tribunal compétent est devenu définitif, le conducteur ou le chauffeur de cette personne verra son permis suspendu ainsi que l'enregistrement de sa voiture, au reçu d'une copie du jugement certifiée conforme. Aucune autre automobile ne pourra par la suite être enregistrée au nom de cette personne, tant que le jugement rendu contre elle subsistera, et tant qu'elle n'aura pas donné une preuve de sa capacité à répondre à l'avenir d'autres dommages.

Mais en vue de ces décisions, un crédit de \$ 5.000 sur un jugement pour dommage à une personne, de \$ 10.000 pour dommage causé à deux personnes ou plus dans un accident, ou de \$ 1.000 pour dommage à la propriété, sera considéré comme suffisant. Si une personne non domiciliée dans l'Etat ne peut donner cette garantie, l'autorisation de conduire ou de posséder une voiture à moteur lui sera retirée.

La preuve exigée de la capacité à répondre des dommages, comme il est ci-dessus demandé, sera de \$ 5.000 pour dommage causé à une personne, \$ 10.000 pour dommage à deux personnes ou plus, \$ 1.000 pour dommage à la propriété.

Cette preuve peut être fournie au moyen d'une des trois façons suivantes:

1° Le certificat ou les certificats d'une Compagnie d'assurances autorisée, prouvant qu'elle a délivré à la dite personne un contrat d'assurances ou un engagement de responsabilité des voitures à moteur, conformément aux dispositions de cette loi.

2° Un engagement émanant d'une Compagnie de garantie autorisée ou un engagement de garanties personnelles, la garantie de chacun ne s'appliquant qu'à cet engagement, et approuvé par le juge compétent.

3° La preuve d'un dépôt de \$ 11.000 en espèces au Trésor de l'Etat.

Le ou les certificats d'assurance doivent couvrir toutes les voitures à moteurs enregistrées au nom de la personne qui fournit la preuve et doivent certifier que l'assurance ne sera pas rompue, — sauf à en faire la notification dix jours avant.

Le contrat d'assurance automobile accepté sous les dispositions précédentes devra ou bien désigner la ou les voitures automobiles qu'il couvre et assurer contre toute responsabilité résultant de la conduite la personne nommée dans le contrat ou toute autre personne qui, du consentement de l'assuré conduira cette ou ces voitures, ou bien assurer la personne nommée contre la responsabilité résultant de la conduite par elle de toute voiture automobile, sauf d'une voiture enregistrée en son nom (sans quoi elle aurait à payer deux assurances).

Tout contrat d'assurances doit couvrir au minimum les sommes spécifiées plus haut. Mais le contrat peut pourvoir à une couverture légale en sus de la couverture demandée et peut contenir toute clause non contraire à ces dispositions ni contraire aux lois.

Des amendes sont prévues pour non enregistrement d'une voiture quand le permis est suspendu ou renvoyé.

(Lois générales de Californie (1923), titre 379, sections 36 1/2, 36 3/4, 51, 66, 72, 73 et 74, modifiées par le chapitre 239; lois de 1925, chapitre 752; lois de 1927, et par les chapitres 258, 259 et 262; lois de 1929.)

SECTION 3

CONNECTICUT

Le Commissaire des véhicules à moteur a le pouvoir de réclamer à toute personne la preuve d'une responsabilité financière pouvant répondre à toutes les plaintes pour dommages à la personne ou à la propriété, jusqu'à la limite de \$ 5.000, \$ 10.000 et \$ 1.000.

Quand cette preuve est demandée à une personne, le Commissaire peut exiger d'elle également une preuve semblable pour chaque voiture qu'elle possède ou enregistrée à son nom.

Il peut aussi exiger cette preuve de toute personne convaincue de poursuites ou qui cherche à les éviter, pour violation de l'une quelconque des dispositions de la loi sur les véhicules à moteur ou de dispositions semblables des lois d'autres Etats (c'est-à-dire, dispositions relatives aux permis spéciaux délivrés aux conducteurs de voitures pour service public, manque d'obéissance aux fonctionnaires; le fait de conduire avec négligence ou en état d'ivresse, ou de conduire la voiture de quelqu'un sans permission, de fuir la responsabilité; de laisser la voiture dans une position dangereuse, de ne pas s'arrêter près d'un

tramway où montent ou d'où descendent des voyageurs, d'avoir de mauvais freins, de faire un faux témoignage et un usage défectueux des plaques d'enregistrement ou des numéros).

Le commissaire peut encore exiger cette preuve de toute personne qu'il jugera en tout ou en partie responsable d'un accident ayant causé un dommage à une personne ou à la propriété, évalué au moins à \$ 50, ou de la personne au nom de qui cette voiture est enregistrée, ou de ces deux personnes (le chauffeur et le propriétaire de la voiture).

Cette preuve peut consister en : a) un certificat délivré par une compagnie d'assurances autorisée pour la responsabilité publique, couvrant les dommages à la personne ou à la propriété dans les limites ci-dessus mentionnées ; b) un engagement de garantie, ou c) un dépôt en espèces principal (ou subsidiaire à une autre garantie). Ce certificat d'assurance doit être jugé suffisant par le commissaire, et le contrat d'assurance ne doit pas pouvoir être résilié, sauf à notifier la résiliation 10 jours avant. Le Commissaire peut, en toute occurrence, exiger d'autres preuves de capacité pour répondre des dommages.

Le Commissaire peut résilier le contrat, le certificat d'assurance ou le dépôt, trois ans après qu'il a été présenté, si pendant ce temps, celui qui l'avait fourni n'a violé aucune disposition de la loi sur les véhicules à moteur, et si une action n'a été intentée ou un jugement rendu contre lui à propos de la conduite d'une voiture automobile.

Si l'on s'abstient de fournir cette preuve à toute demande, le Commissaire peut suspendre ou révoquer le permis de la personne en défaut, suspendre ou révoquer l'enregistre-

ment de l'automobile en question ou refuser l'enregistrement de toute voiture automobile que possède cette personne, ou bien, au cas où il s'agirait d'un non résident, lui retirer le privilège de conduire une voiture qu'il possède, à l'intérieur de l'Etat, etc...

Sur demande, le Commissaire doit fournir aux Compagnies d'assurances les registres portant indications de toute personne soumise à la loi, et doit fournir aux personnes victimes les renseignements sur les preuves et les responsabilités qu'on lui a données.

Des amendes sont prévues pour fabrication de preuve de responsabilité financière, manquement à renvoyer les numéros d'ordre des plaques, etc., et le Commissaire a pouvoir pour faire tous règlements nécessaires à l'exécution des dispositions de la loi.

Le Commissaire doit classer toutes les personnes dont les preuves de responsabilité sont requises en 3 classes : A, B et C, en rapport avec la gravité des infractions. Aucun certificat d'assurance ou engagement de garantie ne sera admis comme preuve de responsabilité, — à moins que la Compagnie (individuellement ou par l'intermédiaire d'une organisation fixant les taux) n'ait déposé au Commissaire son bilan, et à moins que le certificat ou l'engagement ne montre que la prime était plus élevée que le taux normal. L'excédent doit être de 10 % par personne pour la classe A, 25 % par personne pour la classe B, et de 50 % par personne pour la classe C. Une amende est prévue pour la présentation d'un faux certificat de prime.

Lorsqu'une personne de l'une de ces trois classes n'a commis aucune infraction ni accident pendant 12 mois, le Commissaire la reclassera dans la meilleure classe suivante,

ou si elle était dans la classe A, la dispensera de toute classification. Inversement, une personne déjà classée peut, pour une nouvelle infraction, être classée inférieurement.

Sur la plainte qu'un jugement, pour une somme autre que les dépens, est resté impayé pendant plus de 60 jours, sans qu'il y ait eu notification en appel, le Commissaire suspendra le permis du conducteur de la partie qui a perdu le procès, et peut suspendre l'enregistrement de toute voiture par elle possédée, jusqu'à ce que la preuve soit faite que le jugement a été exécuté.

La loi défend l'enregistrement d'une voiture dont le propriétaire a moins de 16 ans, ou d'un mineur de 16 à 21 ans, à moins qu'il ne fournisse la preuve de sa responsabilité financière conformément à la loi, et qu'il n'apporte l'approbation de l'un ou de ses deux parents, ou de son tuteur.

La loi interdit aussi à un mineur entre 16 et 18 ans, de conduire aucune voiture sur les grandes routes, et défend à toute personne de permettre à ce mineur de conduire, à moins que le propriétaire de la voiture ne fournisse la preuve de sa responsabilité financière, ainsi que le demande la loi pour les personnes qui lui sont soumises.

(Chapitre 161, Lois de 1927, repoussant (et, en fait amendant) le chapitre 183, Lois de 1925, amendées et complétées par les chapitres 297 et 300, Lois de 1929, et chapitre 276, lois de 1927.)

SECTION 4

IOWA

La loi dispose que lorsqu'un jugement définitif est obtenu d'une cour pour dommage à la personne ou à la propriété

résultant de la conduction ou de la possession d'une voiture automobile, une copie doit être remise au trésorier du comité qui, en conséquence, suspendra le permis de la partie perdante au jugement et l'enregistrement de toute voiture automobile enregistrée en son nom ; aucun permis ne sera délivré, aucune voiture enregistrée, tant que la preuve ne sera pas faite que le jugement a été exécuté ; mais le paiement de \$ 5.000 pour dommage causé à une personne, de \$ 10.000 pour dommage à deux personnes ou plus, ou de \$ 1.000 pour dommage à la propriété, sera considéré comme nécessaire pour l'exécution du jugement.

Aucun jugement ne sera considéré comme définitif tant qu'il reste frappé d'appel. Lorsque l'enregistrement a été suspendu, mais que le jugement a été exécuté, l'enregistrement reprendra.

(Chapitre 118, Lois de 1929.)

SECTION 5

MAINE

La loi dispose que le Secrétaire d'Etat demandera :

1° à toute personne convaincue d'avoir conduit une voiture automobile avec négligence ou en état d'ivresse, ou de ne pas s'être arrêtée après un accident ;

2° à toute personne propriétaire d'une voiture enregistrée ;

3° ou à ces deux personnes (chauffeur et propriétaire de la voiture), des preuves de leur responsabilité financière

afin de satisfaire à toute plainte de dommage à la personne jusqu'à \$ 5.000, ou de dommage à la propriété jusqu'à \$ 1.000, preuves qui peuvent être fournies sous forme de contrat d'assurance, engagement, garanties, etc...

Le Secrétaire peut résilier le contrat, l'engagement ou la garantie trois ans après leur dépôt, si dans l'intervalle le dépositaire n'a violé aucune disposition des lois sur les automobiles, à condition toutefois qu'une action résultant de la conduite d'une voiture automobile ne soit engagée ou qu'un jugement ne soit rendu contre lui.

Au cas où la personne à qui cette demande de preuve est faite ne peut la fournir, le Secrétaire peut suspendre l'enregistrement de la voiture automobile, ou refuser l'enregistrement de tout véhicule que possède la personne en défaut, ou si cette dernière est un non résident, il peut lui retirer le privilège de conduire une voiture, ou de faire conduire une voiture qu'il possède, dans l'intérieur de l'Etat, etc.

Sur le reçu d'un jugement rendu par tout tribunal dans l'Etat contre une personne, une firme ou une association à la suite d'un accident de voiture automobile (ayant eu lieu après les amendements de 1929), avec la preuve que ce jugement n'a pas été exécuté, le Secrétaire devra suspendre le permis de conduire de cette personne, ou l'enregistrement du véhicule, ou les deux à la fois, jusqu'à complète exécution du jugement, et jusqu'alors cette personne ne pourra obtenir de permis de conduire.

A leur demande, le Secrétaire devra fournir aux Compagnies d'assurances le dossier de toute personne soumise à la loi.

(Chapitre 210, Lois de 1927, amendé par le chapitre 209, Lois de 1929.)

SECTION 6

MINNESOTA

Entre autres choses, la loi réglemente l'usage des grandes routes, disposant que le tribunal peut interdire à toute personne convaincue de conduire avec négligence ou en état d'ivresse, de conduire une voiture automobile sur les grandes routes de l'Etat, pendant le temps qu'il fixera avec un maximum de deux ans, à moins que cette personne ne remette à l'Administrateur ou chef des voitures automobiles, un engagement d'indemnité de la somme de \$ 2.500, et à la condition qu'elle payera tout dommage qu'elle pourrait causer à une personne par sa négligence ou en violation d'une disposition de la loi, en conduisant une voiture automobile sur une grande route, pendant la période ci-dessus fixée.

(Chapitre 412, Lois de 1927.)

SECTION 7

NEW-HAMPSHIRE

La loi dispose que, sur une réclamation en réparation de dommages à la personne ou à la propriété, intervenant dans une action, comme conséquence d'un accident d'automobile, le tribunal fera une enquête préliminaire, et si, après cette enquête, on déduit que l'accident est dû à la négli-

gence probable du défendeur, sans qu'il y ait eu faute de la part du plaignant, le tribunal ordonnera au défendeur de fournir telle garantie qu'il jugera propre à satisfaire au jugement définitif dans ce procès. Cette garantie ne devra pas, toutefois, dépasser \$ 5.000 pour dommages corporels ou mort d'une personne, ou \$ 1.000 pour dommage à la propriété.

A défaut de se conformer à cet ordre, le Commissaire des voitures automobiles suspendra le permis du défendeur et l'enregistrement de toute voiture automobile ou de remorque qu'il possède ; et si la voiture cause de l'accident était conduite par le propriétaire ou avec son consentement, le Commissaire suspendra simultanément le permis et l'enregistrement de toute voiture automobile ou de remorque qu'il possède.

S'il n'y a pas de permis ou d'enregistrement à suspendre, le tribunal interdit au défendeur (ou au défendeur et au propriétaire) de conduire ou de faire conduire aucune voiture qu'il possède, dans l'Etat. Toutes ces révocations, suspensions ou défenses, dureront jusqu'à ce que les garanties soient déposées.

Un certificat d'une assurance autorisée ou d'une compagnie de garantie, énonçant qu'elle a passé avec le défendeur au procès, ou à son profit, un contrat d'assurance ou un engagement, dans les formes prescrites, dans les limites d'au moins \$ 5.000, \$10.000 et \$ 1.000 pour tout accident couvrant la voiture automobile ou la remorque sera nécessaire, ce certificat sera admis comme garantie suffisante. Si le défendeur dépose ou a déjà déposé un certificat de ce genre, la demande d'enquête préliminaire sera écartée.

Les découvertes du tribunal à l'enquête préliminaire sont inadmissibles comme preuves, dans l'action intentée en réparation du dommage.

A la place et en plus des dispositions de procédure de la loi de 1927, le commissaire des voitures automobiles, sur la demande de la victime d'un accident dans lequel la voiture d'une autre personne est comprise, pourra faire une enquête afin de déterminer si le propriétaire ou le conducteur de la voiture est responsable des dommages causés, jusqu'à concurrence de \$ 5.000 pour dommage à une personne, \$ 10.000 pour dommage à deux personnes ou plus, ou \$ 1.000 pour dommage à la propriété.

Si après une telle enquête, le commissaire n'est pas satisfait en ce qui concerne la responsabilité financière de la partie ou des parties qu'il juge pouvoir être responsables, il exigera de cette ou de ces parties un certificat d'assurances ou un engagement, comme celui qui est demandé dans la loi de 1927 ; mais un certificat d'une compagnie de garantie, ainsi déposé, doit couvrir la voiture en question contre toute action en réparation du préjudice qui même ne serait pas encore intentée.

Si la personne ne se conforme pas à ces dispositions, le commissaire suspendra le permis du conducteur et l'enregistrement de toute voiture qu'il possède ; ou, si cette personne n'a pas de permis de conduire dans l'Etat, le Commissaire lui interdira de continuer à conduire ou de faire conduire des voitures qu'il possède, dans l'Etat.

Un permis ou un enregistrement ainsi suspendu peut être renouvelé par le Commissaire au moment et dans les conditions qu'il jugera adéquatement protectrices du public.

(Chapitre 54, Lois de 1927 ; chapitre 189, Lois de 1929.)

SECTION 8

NEW-JERSEY

Toutes les fois qu'une personne sera convaincue d'avoir eu ses cautionnements confisqués, ou bien d'avoir payé pour échapper aux poursuites pour violation de certaines dispositions des lois sur les automobiles (relatives à la conduite négligente, excès de vitesse, conduite sous l'influence d'une liqueur enivrante, fuite après avoir causé un accident, etc.), ou qu'elle a causé un dommage à une personne ou à la propriété, pour une somme d'environ \$ 100 au moins, en conduisant une voiture automobile, le Commissaire des voitures automobiles exigera du conducteur ou de celui au nom de qui l'enregistrement a été fait, ou des deux, la preuve de leur responsabilité financière afin de répondre à toute demande de dommages jusqu'à concurrence de \$ 5.000 pour dommage causé à une personne, \$ 10.000 pour dommage causé à plus d'une personne dans un même accident, et de \$ 1.000 pour dommage à la propriété.

Quand cette preuve est exigée d'une personne, il faut qu'il y ait les mêmes sommes en garantie pour chaque voiture qu'elle possède ou enregistrée à son nom.

Si une personne ne se conforme pas à une telle demande, le Commissaire suspendra ou révoquera son permis ou l'enregistrement de toute voiture automobile à son nom, jusqu'à complète satisfaction de la preuve. Tant que cette preuve n'est pas fournie, le Commissaire refusera d'enre-

gistrer toute voiture qu'elle possède ou qu'elle a transférée à une autre personne, sans fournir une preuve évidente, satisfaisante de la vente de bonne foi. Ou, si la personne en question n'est pas domiciliée dans l'Etat, le Commissaire lui refusera le privilège de conduire ou de faire conduire à l'intérieur de l'Etat une voiture qu'elle possède, jusqu'à ce qu'elle se conforme à ces dispositions. Aucun appel ne pourra suspendre cet ordre du Commissaire.

De même, le Commissaire peut suspendre ou révoquer le permis ou l'enregistrement de toute personne à qui ce traitement aurait déjà été infligé dans l'un des pays des Etats-Unis, à moins qu'elle ne fournisse une preuve de sa responsabilité financière.

Cette preuve qui sera jugée suffisante par le Commissaire des automobiles peut consister soit :

1° en un certificat de responsabilité publique, et une assurance sur les dommages à la propriété pour les sommes citées plus haut ;

2° en un engagement d'une compagnie de garantie ou d'une garantie individuelle pour lesdites sommes ;

3° en un dépôt au Commissaire jugé suffisant par lui. A tout instant le Commissaire peut réclamer une preuve de responsabilité financière supplémentaire. Un contrat d'assurance ainsi certifié et un engagement ainsi fourni ne sont valables que 10 jours après l'avoir notifié au Commissaire.

L'agent d'une Compagnie d'assurances, qui certifie l'assurance selon cette loi, doit avertir le Commissaire de l'expiration du contrat au moins 10 jours avant la date

effective de l'échéance et doit immédiatement avertir le Commissaire de tout renouvellement de contrat qui s'en-suivrait.

Un certificat d'assurance, engagement ou dépôt fourni en exécution de ces dispositions, peut être résilié ou rendu à la personne qui l'a fourni, trois ans après, si pendant cette période la personne n'a commis aucune violation aux dispositions de la loi ci-dessus spécifiées, ou si aucune action en jugement dérivant de la conduite d'une voiture automobile n'intervient contre elle.

Un contrat d'assurance pouvant être accepté selon cette loi, doit être approuvé dans les formes par le Commissaire d'assurance, doit indiquer les noms, adresse et profession de l'assuré, la couverture supportée, la prime demandée, la durée du contrat et la limite de responsabilité, et doit contenir un accord d'après lequel l'assurance fournie est en rapport avec la couverture demandée par la loi et soumise à toutes les dispositions de la loi.

Le contrat doit ou bien désigner la ou les voitures à couvrir et assurer la personne y nommée, et toute autre personne se servant de la voiture avec le consentement de la première, contre toute responsabilité résultant de la conduite du véhicule ; ou bien assurer la personne y nommée contre toute responsabilité résultant de la conduite du véhicule ; ou bien assurer la personne y nommée contre toute responsabilité résultant de la conduite, par elle, de toute voiture enregistrée en son nom.

Celui dont le permis ou l'enregistrement est suspendu doit immédiatement renvoyer au Commissaire son permis ou son certificat d'enregistrement et ses plaques de numéro d'ordre

Le Commissaire doit fournir à toute personne victime dans sa personne ou dans ses biens, sur sa demande écrite, tous renseignements qui ont pu lui être fournis comme preuve de responsabilité financière de tout chauffeur ou propriétaire d'une voiture automobile. Et pour la somme de \$ 1, il doit fournir à la Compagnie d'Assurance, sur sa demande, garantie, etc., et copie certifiée conforme du dossier de « conduction » de toute personne soumise à la Loi. (Chapitre 116, Lois de 1929.)

SECTION 9

NEW-YORK

La loi est modelée sur la « Loi de garantie responsabilité » formulée par un Comité de l'Association Automobile Américaine. Elle amende la « Loi sur le Trafic des Voitures » afin de disposer :

Que si une personne est convaincue de violation à l'une des dispositions de la loi relative à la conduite avec négligence ou à l'excès de vitesse (s'il en résulte un dommage à la personne ou à la propriété), à la conduite sans permis, ou en état d'ivresse, ou au fait de fuir après avoir causé un accident ou à une infraction dans tout autre Etat, qui, commise dans cet Etat, serait considérée comme une violation de l'une des dispositions de la loi, le permis du conducteur ou chauffeur de cette personne et tous ses certificats d'enregistrement de voiture, seront suspendus par le Commissaire des voitures automobiles et le demeureront tant que

cette personne n'aura pas fourni la preuve de sa capacité à répondre des dommages pour au moins \$ 5.000 pour dommage à une personne, \$ 10.000 pour dommage à deux ou plusieurs personnes dans chaque accident, et \$ 1.000 pour dommage à la propriété.

Mais quand la personne ainsi convaincue de violation sera un conducteur ou chauffeur du propriétaire de la voiture en question, il sera dispensé de présenter cette preuve si le propriétaire l'a fournie.

Quand un jugement pour dommage à la personne ou à la propriété d'une valeur supérieure à \$ 100 dans un procès résultant de la possession ou de la conduction d'une voiture automobile a été rendu contre quelqu'un par un Tribunal compétent, est devenu définitif, et n'a pas été exécuté dans les 15 jours, le Commissaire des voitures automobiles suspendra le permis de cette personne ou de son chauffeur, ainsi que tous ses certificats d'enregistrement de voiture, sur reçu d'une copie certifiée conforme de ce jugement, et demeureront suspendus tant que le jugement subsiste et qu'il n'a pas été exécuté (autrement que par déclaration de faillite), et jusqu'à ce que cette personne fournisse la preuve de sa capacité à répondre des dommages jusqu'à concurrence des sommes citées dans le paragraphe précédent ; mais en vue de cette loi, un crédit de \$ 5.000 après jugement pour dommage à une personne, de \$ 10.000 pour dommage à deux personnes ou plus dans un même accident, ou de \$ 1.000 pour dommage à la propriété sera considéré comme suffisant pour satisfaire à ce jugement.

Le tribunal ou le greffier doit adresser une copie certifiée conforme du jugement rendu, au Commissaire des voitures

automobiles. Si la personne à l'encontre de qui le jugement a été rendu n'est pas domiciliée dans l'Etat, le Commissaire doit adresser une copie conforme du jugement au Commissaire des Voitures Automobiles de l'Etat auquel appartient le délinquant. Si un non-résident ne se conforme pas aux dispositions de la loi, l'autorisation de conduire ou de faire conduire une voiture dans l'Etat, lui sera retirée.

On peut apporter la preuve de la capacité à répondre des accidents, par l'un des moyens suivants :

1° en déposant chez le commissaire un certificat émanant d'une Compagnie d'assurance autorisée, et prouvant qu'un contrat d'assurance sur les automobiles a été passé avec ladite personne, conformément aux dispositions de la loi ;

2° un engagement d'une Compagnie de garantie autorisée, ou un engagement de garanties individuelles approuvé par un juge de la Cour ;

3° un dépôt en espèces ou accessoires au Département des Taxes et Finances.

Ce contrat d'assurance, cet engagement ou ce dépôt doit couvrir toutes les voitures alors enregistrées au nom de la personne qui les fournit et pour le montant des sommes ci-dessus spécifiées. Une assurance supplémentaire doit être faite sur enregistrement de nouveaux véhicules. En tous temps, le Commissaire peut exiger une garantie supplémentaire. Un contrat d'assurance automobile certifié selon ces dispositions ne peut être résilié que 10 jours après notification faite au Commissaire, avant la date de résiliation ou d'échéance définitive.

Un certificat d'assurance, d'engagement ou de dépôt fourni en application de ces dispositions peut être résilié

ou rendu à la personne qui l'a fourni, trois ans après sa remise, si dans l'intervalle cette personne n'a violé aucune disposition des lois sur les automobiles, et si aucune poursuite en jugement résultant de la conduite d'une voiture automobile n'est en cours contre elle.

Un contrat d'assurance automobile, pour être accepté, doit être dans les formes prescrites par le Superintendant d'Assurance : il doit indiquer les nom, adresse et profession de l'assuré, la couverture qu'on a l'intention d'accorder, le montant de la prime, la durée du contrat et les limites de la responsabilité et doit contenir un accord par lequel l'assurance sera en rapport avec la couverture demandée par la loi et sujette à toutes les dispositions de celle-ci.

Le contrat doit désigner la ou les voitures automobiles qui doivent être couvertes, et le nom de l'assuré et de toute autre personne se servant de la voiture avec le consentement de l'assuré, ceci en vue de la responsabilité qui découle de la conduction d'une voiture automobile, sauf de la voiture enregistrée en son nom. Mais le contrat d'assurance peut accorder toute couverture légale en plus de la somme exigée par la loi et peut disposer que l'assuré remboursera la Compagnie pour paiement d'une facture due à une rupture des termes du contrat.

Le Commissaire doit fournir à toute personne victime dans sa personne ou dans ses biens, sur demande écrite, tout renseignement du dossier ayant trait à la preuve de responsabilité financière de tout conducteur ou propriétaire de voiture automobile. Et pour § 1, il doit, sur demande, fournir à tout assureur un extrait certifié conforme du dossier de conduction d'une personne sujette aux dispositions de la loi.

Une personne dont le permis ou l'enregistrement est suspendu, ou dont l'assurance ou engagement sera résilié, doit en conséquence envoyer son permis et ses certificats d'enregistrement avec ses plaques (numéro d'ordre ou l'un des deux seulement).

Des amendes sont prévues au cas de fabrication illégale de preuves de capacité à répondre des accidents.

(Chapitre 695, Lois de 1929.)

SECTION 10

NORTH-DAKOTA

Toutes les fois qu'une personne est déclarée coupable d'avoir conduit avec négligence, ou d'avoir conduit une automobile sur une grande route sous l'empire de l'alcool ou d'un narcotique, ou de ne pas s'être arrêtée après un accident ayant entraîné dommage ou mort d'une personne, elle doit déposer à l'Administrateur en Chef des Voitures Automobiles, avant de conduire à nouveau une voiture, un engagement personnel ou de garantie de \$ 2.000 afin d'assurer le paiement de toute réclamation légale contre elle pour dommage à la personne ou aux biens, résultant de la conduction négligente d'une voiture automobile qui se produirait moins de deux ans après la déclaration de culpabilité.

(Chapitre 163, Lois de 1929.)

SECTION 11

RHODE-ISLAND

La loi dispose que chaque fois qu'une voiture automobile a occasionné un accident sur une grande route, causant des dommages à la personne ou aux biens pour une valeur de \$ 100 ou plus, le conducteur notifiera l'accident au Conseil d'Etat des Voies Publiques, avec autant de détails que celui-ci peut en exiger ; ce dernier pourra faire une enquête, et s'il semble qu'un conducteur a violé l'une des dispositions des Lois Générales, Sections 16 et 17 du chapitre 98 (relatives aux règlements de route, au fait de conduire avec négligence, ou en état d'ivresse, aux excès de vitesse, de ne pas s'arrêter après un accident, de conduire une voiture non enregistrée) le conseil exigera la preuve de la responsabilité financière du conducteur ou du propriétaire de ce véhicule.

Quand un conducteur d'automobile est déclaré ou se reconnaît coupable, devant tout tribunal des Etats-Unis, pour l'une des raisons ci-dessus citées, le Conseil exigera la preuve de sa responsabilité financière, il peut aussi l'exiger du propriétaire de la voiture.

Si le conducteur ou le propriétaire en question n'est pas domicilié dans l'Etat, le Conseil suspendra le permis de conduire de l'un d'eux ou de tous les deux, avec défense pour eux de faire conduire dans l'Etat aucune voiture qu'il possède, jusqu'à ce qu'il se conforme aux dispositions de la loi.

Quand cette preuve de responsabilité financière est exigée d'un propriétaire, elle le sera pour chaque voiture enregistrée par lui, et quand elle sera exigée d'un conducteur, l'assurance devra couvrir tout véhicule conduit par lui.

La preuve de responsabilité financière consistera soit :

1° dans un certificat émané d'une Compagnie d'assurance autorisée à fonctionner dans l'Etat contre la responsabilité pour dommage à la personne ou aux biens (dans les limites minima de \$ 5.000, \$ 10.000 et \$ 1.000) ;

2° un certificat prouvant qu'il a été déposé un engagement de garantie au Trésor d'Etat, émanant d'une compagnie de garantie autorisée, pour la somme de \$ 11.000, demandée pour le paiement de réclamation au jugement définitif jusqu'aux sommes citées ;

3° un rapport fait sous serment du conducteur ou du propriétaire, établissant un compte de tous ses biens et ses cautionnements de responsabilité, prouvant sa capacité à répondre des plaintes jusqu'à concurrence de \$ 20.000.

Si un conducteur ou un propriétaire ne se conforme pas aux dispositions de la loi, le Conseil suspendra son permis ou son enregistrement, qui ne seront pas rétablis tant qu'il ne se conformera pas à la loi, ou tant que le Conseil ne l'aura pas ordonné. En cas de suspension du permis ou de l'enregistrement ou des deux, le permis ou le certificat d'enregistrement, ou les deux, ainsi que les plaques (numéros d'ordre) devront être renvoyés, ou l'on devra rendre compte de leur perte ou de leur destruction.

On n'enregistre aucune voiture dont le propriétaire aurait moins de 16 ans ; aucune voiture dont le propriétaire serait âgé de 16 à 21 ans, à moins qu'il ne fournisse la preuve de sa responsabilité, en même temps qu'une de-

mande écrite, ou une approbation d'un de ses parents ou de son tuteur.

Des amendes sont prévues pour faux certificats d'assurance.

Toute personne lésée peut faire appel devant les Tribunaux d'un jugement du Conseil.

Le conducteur d'une automobile, avec le consentement, expresse ou tacite, de son propriétaire, du locataire ou de la caution, est considéré, en cas d'accident, comme l'agent du propriétaire, du locataire ou de la caution, à moins que le conducteur ait fourni la preuve de sa responsabilité financière ; l'appellation de « propriétaire » doit comprendre toute personne, firme ou association, ayant la possession légale et le contrôle d'une voiture automobile d'après une convention écrite.

Le Conseil a le droit de surveiller les voitures sur les grandes routes et, dans ce but, il peut se faire aider par la police de l'Etat ou de la localité.

Les voitures automobiles possédées par toute personne, firme ou association, dont il est exigé un engagement, ou une autre garantie, conformément au chapitre 254 des Lois Générales, ou possédées par les Etats-Unis, une division de l'Etat ou de la ville, ou représentant d'un gouvernement étranger, les ambulances d'hôpital et les voitures dépendant des compagnies de pompiers, sont exemptes de l'application de cette loi.

(Chapitre 1429, Lois de 1929.)

SECTION 12

VERMONT

La loi dispose que le Commissaire des voitures automobiles exigera la preuve de la responsabilité financière afin de satisfaire à toute réclamation jusqu'à concurrence de \$ 5.000 pour dommage à une personne, \$ 10.000 pour dommage à deux personnes ou plus, et \$ 1.000 pour dommage à la propriété, pour chaque accident.

a) Il l'exigera du propriétaire et du conducteur de toute voiture automobile, quand le conducteur, en raison de l'accident, a été déclaré coupable de violation d'une des dispositions de la loi sur les voitures automobiles (en ce qui concerne : accrochage lorsque les deux voitures allaient en sens inverse, le droit au passage, les carrefours des grandes routes, dépassement d'une voiture qui va dans la même direction, dépassement de voitures lorsque la perspective est obstruée, le fait de prendre les tournants au large, excès de vitesse, arrêt après accident), mais cette preuve ne sera exigée du propriétaire que si la voiture était conduite par lui-même, ou par un membre de sa famille, ou par quelqu'un à son service.

b) De toute personne déclarée coupable de violation à d'autres dispositions de la loi sur les voitures automobiles (en ce qui concerne le fait de conduire en état d'ivresse, sans le consentement du propriétaire, ou après suspension, révocation ou refus du permis).

c) Du propriétaire ou du conducteur de toute voiture comprise dans un accident qui aurait causé un dommage à la personne ou un dommage aux biens pour une valeur de \$ 75 ou plus, si le Commissaire détermine que le conducteur était en faute, mais pour le propriétaire seulement dans le cas où il conduisait lui-même, ou faisait conduire par un membre de sa famille ou par quelqu'un à son service.

d) De toute personne contre laquelle a été rendu un jugement par un tribunal compétent et qui n'a pas été exécuté, résultant d'un accident pour cause de violation à l'une des dispositions de la loi sur les automobiles.

La preuve de responsabilité financière ainsi demandée doit couvrir tous les véhicules possédés par cette personne et doit être jugée suffisante par le Commissaire. Ce peut être une preuve d'assurance de responsabilité et de dommages aux biens dans les sommes spécifiées plus haut, contractée à une compagnie d'assurance autorisée ; ou ce peut être l'engagement pour lesdites sommes d'une compagnie de garantie autorisée. Mais le contrat d'assurance ne doit pas être résilié, sauf à en avertir le Commissaire dix jours avant ; et le contrat d'assurance ou l'engagement doit écarter toute défense basée sur de fausses représentations par l'assuré et doit être au profit de la victime, afin de satisfaire la responsabilité de l'assuré pour les sommes spécifiées. Le Commissaire peut à tout moment exiger une preuve de responsabilité supplémentaire.

Au cas où une personne ne fournirait pas cette preuve dans les 20 jours après avertissement, le Commissaire suspendra le permis et l'enregistrement de chaque voiture enregistrée à son nom, et refusera d'enregistrer par la suite toute voiture qu'elle possède, ou soumise à son contrôle, ou

qu'elle a transférée de mauvaise foi, ou bien s'il s'agit d'un non-résident, il suspendra son droit de conduire ou de faire conduire à l'intérieur de l'Etat, toute voiture qu'il possède ou soumise à son contrôle.

Quand la preuve de la responsabilité financière a été ainsi requise d'une personne, cette personne n'a plus le droit de renouveler son permis ou d'enregistrer d'autres voitures, à moins que cette preuve ou ce renouvellement soit gardé en dépôt et valable ; le Commissaire peut cependant dispenser un « enregistrant » de continuer l'engagement ou le contrat d'assurance après trois ans si, dans l'intervalle, cette personne n'est pas déclarée coupable d'aucune violation aux lois sur les voitures automobiles et n'a eu à subir de suspension ou de révocation de permis, et si aucune poursuite ou jugement n'intervient contre cette personne à propos de la conduction d'une voiture automobile.

Une personne dont l'enregistrement est suspendu, doit immédiatement renvoyer son certificat d'enregistrement et ses plaques (numéros d'ordre) au Commissaire ; elle sera sujette à amende si elle n'obéit pas.

Sur demande, pour une somme de \$ 1, le Commissaire doit fournir à toute assurance ou compagnie de garantie, le dossier de conduction de toute personne soumise à la loi.

Aucun permis ne sera délivré à toute personne contre laquelle existe un jugement comme ci-dessus spécifié, et qui n'a pas été exécuté.

(Loi N° 81, Lois de 1927, amendées par la Loi N° 77, Lois de 1929, amendées et complétées par la loi N° 76, Lois de 1929.)

SECTION 13

WISCONSIN

La loi dispose que lorsqu'un jugement a été rendu par un tribunal quelconque, contre quelqu'un qui possède un permis de conduire, pour cause de négligence pendant la conduction d'une automobile, ce permis sera révoqué ; mais cette révocation peut n'être pas appliquée, comme il est prévu, en cas d'appel, le jugement n'étant pas encore définitif. Ce permis sera rendu après exécution du jugement.

(Chapitre 76, Lois de 1929.)

CHAPITRE III

La loi suédoise du 10 Mai 1929

A son tour, la Suède a adopté le principe de l'assurance automobile obligatoire, en s'inspirant pour une part de la législation danoise, mais pour une autre part, en apportant dans ce domaine de sérieuses innovations.

Les dispositions principales de la loi suédoise du 10 mai 1929 sur l'assurance-locomotion des véhicules automobiles sont les suivantes ⁽¹⁾. Le principe de la loi est posé dans l'article premier qui crée l'assurance obligatoire.

En effet, sur toute l'étendue du territoire du royaume, le propriétaire de tout véhicule automobile « est tenu de contracter et de maintenir effective une assurance conforme aux dispositions de la présente loi (assurance-locomotion) ». Cet article étend la même obligation aux véhicules automobiles en voie d'achat par acomptes. L'art. 2 précise quels sont les véhicules auxquels la loi est applicable.

L'art. 3 définit l'assurance-locomotion des véhicules automobiles. Elle a pour but de garantir toutes personnes ayant subi un dommage, du fait de la circulation d'un véhicule, sur toute l'étendue du territoire suédois. La loi donne

(1) On trouvera le texte de cette loi dans la *Rev. Gle Ass. terr.*, 2^e année 1931, N° 1, pp. 242-246.

à la victime le droit à une indemnité de la part du propriétaire de la voiture. Si l'accident est le fait d'un usager ou d'un conducteur de la voiture, le droit à indemnité demeure le même. Par conséquent, la loi suédoise admet le principe du droit absolu des victimes à la réparation des dommages qu'ils ont subis, quel que soit l'auteur de l'accident, mais, et c'est là le dispositif intéressant de cette loi, la victime a le droit de se faire payer cette indemnité par l'assureur, sous la réserve énoncée ci-après : c'est à l'assureur de réparer le préjudice causé et de garantir l'assuré contre la responsabilité pécuniaire qu'il encourt en cas d'accident causé à des tiers, dans la mesure où cet assureur n'a pas fait de réserves contraires. Cette disposition a été édictée par le soin d'éviter des abus de la part des assurés et de n'obliger les assureurs à verser l'indemnité que si cela découle des clauses d'un contrat d'assurance bien établi .

En outre, ledit art. 3 précise que, sauf le cas d'une acceptation expresse faite par lui, l'assureur n'a pas à couvrir les risques, ni à verser d'indemnité dans les cas suivants : soit en cas de dommage causé au véhicule automobile, soit en cas de dommage causé aux occupants de la voiture. L'assureur n'a à connaître de ces dommages que si l'assuré en encourt la responsabilité.

Cette assurance-locomotion est obligatoire. En principe, tous les propriétaires suédois de véhicules automobiles sont tenus de contracter cette assurance. La Loi prévoit dans son art. 4 quelques exceptions à ce principe : ne sont pas obligés de contracter assurance les membres de la famille royale, l'Etat et les communes, les Chefs d'Etats étrangers, les membres des familles princières ; en sont dispensés

également, mais dans la mesure où le roi l'a ordonné, les étrangers faisant partie des corps diplomatiques et consulaires d'un Etat étranger accrédités auprès du gouvernement suédois. Par contre, la loi prévoit que toute personne appartenant à l'une des catégories ainsi exemptées de payer l'assurance, est tenue, en cas de dommage causé à des tiers, « de verser à la victime le montant de l'indemnité qui aurait été due par l'assureur s'il y avait eu assurance-locomotion ».

Il résulte de ces textes que la loi suédoise entend garantir avant tout les victimes contre les accidents qui peuvent survenir : tel est le premier caractère de cette loi. Accessoirement, la loi institue une assurance-responsabilité destinée à garantir, dans une certaine mesure, l'auteur de l'accident, de la responsabilité pécuniaire mise à sa charge.

Sont dispensés, aux termes de l'art. 6, de l'assurance-locomotion, les véhicules automobiles déjà assurés à l'étranger, mais à la condition que l'assureur étranger accepte la même responsabilité que s'il y avait eu assurance-locomotion ⁽²⁾. L'assurance doit être contractée près d'une société autorisée, et la loi définit exactement les obligations qui incombent à l'assureur au sujet de la garantie qu'il doit donner pour chaque accident, à savoir, « 60.000 couronnes, à raison des dommages corporels avec limitation de 20.000 couronnes par personne blessée ou tuée et une somme globale de 10.000 couronnes, à raison des dommages matériels » ⁽³⁾. L'indemnité aux victimes, soit sous forme de versement de capital, soit de rente viagère. Mais l'assurance est tenue en outre de rembourser aux victimes tous les

⁽²⁾ Art. 5 de la loi, op. cit. p. 242.

⁽³⁾ Art. 11 de la loi, op. cit. p. 243.

frais de procès intenté contre le propriétaire cause de l'accident ou contre l'assureur pour déterminer sa responsabilité.

Les articles 15 et suivants fixent les règles de partage entre les victimes de l'indemnité globale définie par l'assurance. Le principe de cette répartition est défini de façon précise par la loi, compte tenu du nombre des victimes et de la gravité de l'accident ; si la somme garantie par l'assurance est insuffisante pour indemniser intégralement chacune des victimes, celle-ci est répartie entre elles proportionnellement à ce que chacune aurait touché de l'assurance au cas où elle aurait été la seule à avoir droit à une indemnité. (Art. 15.)

L'expiration du contrat d'assurance ne met pas fin aux obligations de l'assureur : il n'en est libéré que 30 jours après avoir avisé l'autorité qui a enregistré le véhicule automobile sur sa matricule. Ainsi pendant ce délai de 30 jours l'assureur demeure tenu d'indemniser les victimes d'accidents causés par le propriétaire de ce véhicule, à moins que celui-ci, dans l'intervalle, n'ait souscrit une nouvelle assurance-locomotion.

En principe, l'assureur demeure pleinement responsable pendant toute la durée du contrat d'assurance, et ne peut, en vue de dégager sa responsabilité, invoquer une circonstance qui ne dépend pas de la victime elle-même (art. 19), sauf, bien entendu, le cas où une seconde assurance-locomotion aurait été contractée dans les 30 jours consécutifs à l'expiration du contrat d'assurance. En ce qui concerne les sommes payées par elle à l'occasion d'un accident, l'assurance n'a de recours contre l'assuré que pour les sommes dépassant le montant de la garantie, sommes pour lesquelles

les l'assureur se substitue à la victime dans les droits qu'elle a contre l'assuré.

L'art. 21 de la loi adopte une disposition extrêmement intéressante relativement aux dommages causés par une voiture automobile non couverte par une assurance-locomotion, ou en cas d'accident causé par un automobiliste inconnu. En pareil cas, « les Etablissements d'assurances qualifiés pour faire des opérations d'assurance-locomotion, sont tous solidairement tenus à garantir à l'égard de la victime, comme s'ils avaient été les assureurs ». Il s'agit là d'une disposition nouvelle et originale, car elle semble liée au privilège accordé par la loi à certains établissements d'assurance en vue de faire des opérations d'assurance-locomotion ; il s'agit en quelque sorte d'une contre-partie à ce privilège. Il en est de même d'ailleurs en cas d'assurance-locomotion qui n'atteint pas le montant prescrit.

Ici la loi suédoise admet une disposition extrêmement curieuse ; les autres sociétés d'assurances, solidairement tenues de la réparation de l'accident peuvent se retourner contre celle d'entre elles qui a consenti un contrat d'assurance d'un montant insuffisant. Les sommes ainsi mises à la charge des différentes compagnies sont réparties entre elles et imputées au prorata du montant des primes encaissées par elles l'année précédente.

Il convient d'ajouter que les diverses sommes versées aux victimes en cas d'accident corporel bénéficient d'un véritable privilège, puisqu'elles échappent à la saisie pour dette. Mais il n'en est pas de même des sommes versées pour accidents aux tiers et qui, elles, ne sont pas privilégiées.

Tels sont les traits principaux de la loi suédoise qui est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 1929 ; mais en fait n'a été complètement appliquée qu'à partir du 1^{er} janvier 1930. L'intérêt de cette loi, c'est d'être plus complète et plus souple que les lois danoise et américaine. Le règlement d'administration publique qui a été pris à son propos s'appuie nettement sur l'ensemble des lois et règlements suédois relatifs au contrat d'assurance et au fonctionnement des établissements d'assurance.

Le principe des assurances obligatoires y est nettement défini. La garantie légale est également bien établie, puisque, de par la loi, les automobilistes ont à supporter la charge des dommages causés par la circulation automobile ; mais cette responsabilité disparaît pour être transférée du propriétaire de la voiture à la Compagnie d'assurances, tout au moins jusqu'à la limite de la somme assurée. Il semble enfin qu'il y ait progrès au point de vue de la responsabilité, car cette loi semble éliminer complètement le concept de faute pour y substituer celui de risque.

CHAPITRE IV

La loi anglaise

Le Road Traffic du 1^{er} Août 1930 et l'assurance obligatoire

L'on ne saurait affirmer que la loi anglaise sur la circulation des routes, de 1930, marque un progrès bien réel en matière d'assurance. En effet, il s'agit d'une sorte de Code de la Route, dans la deuxième partie duquel, à la Section 35, l'assurance obligatoire a été organisée. Cet Act de 1930 offre un caractère extrêmement complexe : il résulte en effet d'une série de travaux entrepris par le Parlement anglais, à la suite du dépôt, sur le Bureau de la Chambre des Lords, d'un projet de loi en date de 1925.

Il convient de dégager les principales dispositions de ce texte, afin de compléter ce tableau des législations étrangères et d'établir une comparaison entre les principes de ces différentes lois et ceux qui ont inspiré les propositions ou projets de loi rédigés en France antérieurement à l'année 1930.

La Section 35 du Road Traffic Act est consacrée aux « usagers des véhicules automobiles à assurer contre les accidents aux tiers ». D'après le paragraphe premier de

cette section, « aucune personne n'a le droit de faire usage ou de commander ou de permettre à une autre personne de faire usage d'un véhicule conduisant lui-même, ou faisant conduire par cette autre personne, sans avoir une police d'assurance ou une garantie actuellement en vigueur, concernant les accidents aux tiers, de façon que les dispositions de cette partie de la loi soient observées.

Il s'agit donc ici d'une assurance obligatoire pour tous, exception faite pour les véhicules appartenant à certaines autorités aux services publics ⁽¹⁾, et pour quelques véhicules spéciaux ⁽²⁾. Cette obligation est sanctionnée par des peines sévères, amendes, emprisonnement, retrait de licence ⁽³⁾.

La Section 36 a trait aux dispositions concernant les polices. Ici, comme en Suède, la police doit être délivrée par un assureur autorisé, et par là, il faut entendre, comme l'indique le paragraphe 3 de cette section, « une Société d'assurance ou un assureur ayant satisfait aux dispositions de la loi de 1909 sur les Sociétés d'assurances, amendées par la présente loi, en ce qui concerne les dépôts des Sociétés d'assurances et les dépôts de garanties des assureurs.

Cependant, il ne semble pas que la législation anglaise accorde un privilège absolu aux « assureurs autorisés », car l'assuré, d'après le paragraphe 4 de la section 36 et d'après la section 37, peut se couvrir contre les risques inhérents à la circulation, soit par une garantie donnée par toute personne délivrant une police d'assurance de par sa pro-

(1) *Rev. Gle des Ass. terr.*, 2^e année, 1931, N° 1, loi anglaise sur la circulation des Routes, 1930, section 35, parag. 4, p. 206.

(2) Même référence, parag. 5, page 206.

(3) Même référence, parag. 2, page 205.

fession et qui maintient en dépôt chez le comptable général de la Cour suprême, une somme de 15.000 livres ; soit par la production d'un engagement du bailleur de la garantie, de donner une garantie « d'au moins 25.000 livres dans le cas d'une entreprise publique, ou d'au moins 5.000 livres en tout autre cas », ce qui entraîne également toutes garanties accessoires en vue de couvrir les responsabilités de l'assuré.

La police d'assurance doit, par ailleurs :

assurer toutes personnes ou catégories de personnes spécifiées dans la police en ce qui concerne toute responsabilité encourue par elles du fait de la mort ou de dommages corporels occasionnés par l'usage du véhicule sur les routes ;

étant entendu qu'une telle police n'a pas nécessairement à couvrir :

1° la responsabilité de la mort ou des dommages corporels subis par les personnes au service de l'assuré pendant leur service ;

2° ni, excepté le cas d'un véhicule où les voyageurs sont transportés moyennant location en rémunération ou en raison de l'accomplissement d'un louage de services, la responsabilité de la mort ou des dommages corporels à des personnes transportées dans le véhicule, en y entrant, ou en en sortant au moment où se produit l'événement sur lequel se fonde la demande d'indemnité ;

3° ni aucune responsabilité contractuelle.

La loi définit encore les garanties accessoires données aux victimes des accidents d'automobile, à savoir : remboursement des frais d'hôpitaux et du traitement médical. Elle définit les conditions de validité de la police, les voies de recours de l'assureur contre l'assuré, les contraventions

que peut encourir le conducteur d'une voiture automobile.

Cette loi offre donc un caractère avant tout pratique. Elle vise manifestement à atteindre un double but : non seulement garantir les victimes contre les risques de la circulation automobile, mais encore prononcer des disqualifications et des sanctions sévères contre tout propriétaire ou conducteur d'automobile qui ont été cause d'accidents. La loi prévoit toute une échelle de sanctions qui vont du retrait de la licence de conduire un véhicule automobile, jusqu'à l'amende et à la condamnation à l'emprisonnement. La loi comporte même des mesures destinées à combattre toute imprudence de la part des usagers des voitures automobiles, qu'il s'agisse d'un usage abusif de ces voitures, ou d'excès de vitesse, etc.

On peut discuter sur la valeur de cette loi. Elle ne nous semble pas aussi nette que la loi suédoise : on y reconnaît la marque de l'esprit coutumier pratique des Anglais. Les rédacteurs du Road Traffic Act ont écarté toute interprétation de la question de responsabilité ; ils ont songé avant tout aux mesures destinées à diminuer le nombre des accidents d'automobile, sans qu'il apparaisse qu'il y ait sous cette loi quelques principes théoriques évoqués. Il s'agit de savoir par conséquent si, en fait, la loi en question répond bien au but que le législateur anglais s'est proposé. C'est là une question qui ne peut être résolue que par un recours à des données statistiques : et il semble au moins prématuré à l'heure actuelle d'y songer. Il semble cependant que les rédacteurs de la loi aient été dominés par cette double pensée : que la meilleure assurance contre les accidents d'automobile consiste à priver régulièrement de leur licence de conduire ceux qui peuvent être des causes habi-

tuelles d'accidents ; mais que, comme tous les imprudents ne peuvent être systématiquement privés de leur permis de conduire, il convient d'admettre, comme palliatif à des accidents inévitables, la réparation obligatoire et dûment garantie des dommages ainsi causés aux personnes ou à leurs biens. Ainsi, le législateur anglais a cru devoir faire la part du feu. Il s'agit d'une loi avant tout pratique ; d'un système de « pure opportunity ».

L'on comprend donc qu'il se soit élevé en Angleterre, soit avant le vote de la loi, soit depuis la fin de l'année 1930, de multiples critiques dont la presse anglaise s'est souvent fait l'écho. Mais la valeur de ces critiques ne pourra réellement être appréciée qu'une fois que les statistiques des accidents publiées par les Compagnies d'assurances anglaises auront permis de juger des effets de la loi (1).

(1) La situation au point de vue accidents d'automobile était encore plus mauvaise en Angleterre qu'aux Etats-Unis avant le vote de la loi de 1930. En 1928, il y a eu en Angleterre plus de 6.000 cas mortels provenant d'accidents d'automobile et plus de 164.000 accidents non mortels. A signaler que 90 % environ des automobiles étaient assurées avant le vote de la loi précitée.

CHAPITRE V

La loi fédérale suisse et l'assurance obligatoire

A son tour, la Suisse s'est engagée dans la voie de l'assurance obligatoire en cas d'accidents d'automobile. Elle vient de voter la loi fédérale du 15 mars 1932, laquelle a été longuement mûrie et âprement discutée. Dès 1922, en effet, la question de l'assurance obligatoire avait été agitée en Suisse et l'Assemblée Fédérale, au cours des sessions législatives ouvertes depuis le dernier trimestre de 1923 jusqu'à fin 1925, avait élaboré un avant-projet de la loi sur ce sujet. Il s'agissait d'une sorte de Code de la Route, ayant trait à de multiples questions étrangères à celles des assurances, mais comportant déjà certaines dispositions très voisines de celles qui font l'objet de la loi actuelle. Cet avant-projet de la loi fut soumis à la consultation populaire du 15 mai 1927 et rejeté.

Au cours des années suivantes, la question a été reprise par les Commissions chargées de l'étude de ce nouveau Code de la Route et vient d'être résolue. C'est dans les articles 36 à 52 de la Loi Fédérale, qu'il est défini le régime propre à l'assurance-automobile obligatoire. Quels sont donc à cet égard les principaux dispositifs de la loi ? En

quoi cette loi s'inspire-t-elle des diverses législations étrangères ? Sur quel point constitue-t-elle une innovation ?

Les articles 36 à 45 de la loi fédérale traitent de la responsabilité civile en cas d'accident d'automobile. L'article 36 pose le principe de la responsabilité du détenteur d'un véhicule automobile et du tiers non autorisé qui a fait usage du véhicule, sans qu'il y ait faute du détenteur. Mais la responsabilité civile disparaît, si le détenteur peut prouver que l'accident est dû à la force majeure ou à une faute grave de la victime ou d'un tiers, à l'exclusion, bien entendu, de toute faute de la part de ce détenteur ou d'une personne préposée par lui à la conduite du véhicule.

Cette responsabilité se trouve fortement atténuée ou partagée, soit en cas de faute légère imputable au lésé ou au tiers, soit en cas de fautes concurrentes du lésé ou du tiers et du détenteur, soit en cas de défectuosité constatée du véhicule automobile. Enfin, l'indemnité à verser peut être réduite ou supprimée par le juge, si le lésé a été transporté gratuitement par le véhicule et que le transporteur n'a commis aucune faute.

En cas de dommage causé par plusieurs détenteurs de voitures automobiles, ceux-ci ont à en répondre solidairement, mais chacun en proportion de la gravité de leur faute, et si celle-ci ne peut être déterminée, à égalité (art. 38). La loi fédérale (art. 38 *bis*) règle d'après les dispositions précédentes la responsabilité civile issue d'un accident causé au détenteur d'une voiture automobile par un autre détenteur.

En cas de vente du véhicule automobile, l'ancien propriétaire demeure civilement responsable, en cas d'acci-

dent, jusqu'au transfert officiel du permis de circulation (art. 39).

Cette disposition paraît s'inspirer de la loi danoise. Si le nouveau détenteur a réparé le dommage, il garde un droit de recours contre l'ancien détenteur ou contre la Compagnie d'assurances de ce dernier. D'après l'art. 40, le mode et l'étendue de la réparation se déterminent suivant les principes du Code des obligations relatifs aux actes illicites.

Les articles suivants définissent le rôle du juge en matière de fixation de l'indemnité à allouer à la victime ou à ses ayants droit (art. 40, 41 et 45) ; déclarent nulle toute convention qui annule ou restreint la responsabilité civile (art. 42), fixent le délai de prescription de l'action contre le détenteur (art. 43), le tribunal devant lequel les actions doivent être portées, à savoir celui du lieu du domicile de la personne civilement responsable, ou du lieu de l'accident (art. 44).

C'est dans les articles 46 à 52 que sont énoncées les règles relatives à l'assurance obligatoire. Il n'est, en effet, délivré de permis de circulation qu'au détenteur du véhicule automobile justifiant « d'être au bénéfice d'une assurance de responsabilité civile dans le cadre de la présente loi » (art. 46). Cette disposition est reproduite des lois étrangères précédemment analysées, de même que les règles relatives à la résiliation et au transfert de l'assurance.

La loi stipule que cette assurance n'est obligatoire que vis-à-vis des tiers ; nul n'est tenu de s'assurer contre les conséquences de sa responsabilité civile envers son conjoint, ses ascendants et ses descendants. De même, l'obligation

de s'assurer n'existe pas pour les véhicules automobiles appartenant à la Confédération et aux Cantons.

Quels sont les avantages offerts par l'assurance obligatoire ? Elle confère à la personne lésée, « dans les limites des sommes assurées par contrat, une action directe contre l'assureur ». (Art. 47). L'art. 50 de la loi fédérale détermine le montant des sommes à assurer, à savoir :

30.000 francs au minimum pour tout motocycle;

50.000 francs au minimum pour toute voiture automobile et pour une seule victime.

Pour chaque accident et, semble-t-il, en cas de pluralité de victimes :

60.000 francs au moins pour un motocycle ;

100.000 francs au moins pour une voiture automobile ;

150.000 francs au moins pour le véhicule aménagé pour le transport de dix personnes ;

300.000 francs au moins pour le véhicule aménagé pour le transport de onze à vingt personnes ;

500.000 francs au moins pour plus de vingt personnes.

S'il y a plusieurs victimes et que le total des indemnités dues par le détenteur du véhicule automobile soit supérieur à la somme assurée, les droits des victimes contre l'assureur se trouvent réduits proportionnellement jusqu'à concurrence de cette somme. S'il se trouve même que l'assureur, faute de connaître l'existence d'autres prétentions, ait versé de bonne foi à un lésé une somme supérieure à la part qu'il lui devait, il est libéré de sa responsabilité vis-à-vis des autres victimes, jusqu'à concurrence de la somme versée. La loi ouvre d'ailleurs un recours à l'assureur contre le preneur d'assurance, si ce dernier s'est appuyé sur des exceptions découlant de son contrat ou de la loi, pour refu-

ser ou réduire les prestations dues en vertu de son contrat ou de la loi (art. 48).

L'action directe de la victime contre l'assureur se prescrit par deux ans, à compter du jour de l'accident. Cette action directe contre l'assureur, il convient de le remarquer, constitue pour la victime ou ses ayants droit, une voie des plus commodes, car le règlement des accidents devient ainsi une affaire extrêmement simple, dès que le tribunal du domicile du détenteur ou du lieu de l'accident, a statué sur le montant de l'indemnité à verser.

La loi accorde en fait un privilège à certaines compagnies d'assurance, car l'assurance obligatoire doit être contractée à une entreprise autorisée par le Conseil Fédéral à opérer en Suisse (art. 51). Les entreprises d'assurances sont tenues d'aviser l'autorité cantonale en cas de suspension ou de cessation de l'assurance : un délai de 14 jours doit s'écouler après réception de l'avis, pour que la suspension ou la cessation produise effet (art. 49). Cette disposition est calquée sur celle de la loi suédoise. D'après l'art. 52, il appartient au Conseil Fédéral d'édicter les prescriptions régissant l'assurance de responsabilité civile des véhicules automobiles étrangers.

En principe, le produit des taxes perçues à l'entrée en Suisse pourra être affecté à couvrir ces frais d'assurances. C'est là un moyen détourné pour appliquer aux automobiles étrangères de passage en Suisse, le système de l'assurance obligatoire.

Il est maintenant possible, en laissant systématiquement de côté les différences qui séparent ces diverses législations,

d'en dégager les principes communs. On peut brièvement exposer ces principes comme suit :

A. — Toutes les législations étrangères sont d'accord pour couvrir les victimes des accidents d'automobile contre les risques créés par la circulation.

B. — Toutes les législations étrangères sont d'accord pour confier cette réparation des accidents et des dommages matériels qu'ils entraînent à des organismes dûment qualifiés, ou à défaut pour adopter un système de garantie destiné à couvrir réellement les victimes contre ces risques, au moins dans une certaine proportion.

C. — Nombre de législations organisent un système pratique, quoique discutable dans la forme, pour réparer les accidents et dommages causés aux victimes par des automobilistes inconnus ou par des propriétaires de voitures automobiles dont les moyens ne seraient pas suffisants. La législation suédoise, notamment, fait peser sur l'ensemble des compagnies d'assurances la réparation des accidents qui ne peuvent être laissés au compte d'une garantie bien définie.

D. — Enfin plusieurs législations ont été amenées à poser le problème de la responsabilité résultant de l'emploi des voitures automobiles et tendent à déplacer cette responsabilité du domaine de la faute à celui du risque. Tels sont les principes qui nous semblent dominer ces diverses législations ainsi que celle du Grand Duché du Luxembourg telle qu'elle est définie par l'arrêté du 25 février 1930, et de la Nouvelle-Zélande, comme on peut le voir dans la loi du 25 juillet de la même année.

CHAPITRE VI

Résultats de la loi de l'assurance obligatoire au Massachussetts

Si on laisse de côté le Danemark où la loi sur l'assurance obligatoire de responsabilité civile a donné les résultats les moins défavorables, on constate une aggravation du risque automobile dans tous les pays où cette loi a été instituée.

Cependant, même si on examine dans ce pays les chiffres indiquant le rapport entre les indemnités versées, d'une part, et les primes encaissées, d'autre part, on peut observer une progression des sinistres ⁽¹⁾. Or, ne l'oublions pas, les conditions matérielles de la circulation sont précisément très favorables en Danemark, en majeure partie de plaine, doté d'un réseau d'excellentes routes, avec une faible intensité de trafic.

Nous n'avons pas encore les résultats pratiques des lois d'assurance obligatoire en Angleterre, Suède, etc., parce que ces lois sont de date trop récente, seul un pays a une législation relativement ancienne en cette matière, le Mas-

(1) et (2). *Le Poids Lourd*, 15 janvier 1931 ; Dr FRANK : l'assurance contre la responsabilité civile des automobilistes.

sachussets. Nous avons pu obtenir des renseignements très précis sur les résultats de cette loi dans ce pays et nous les examinerons dans ce chapitre.

C'est de beaucoup la situation créée dans le Massachussetts qui nous offre l'exemple le plus saisissant des effets pernicieux de l'assurance obligatoire.

Si l'on examine l'évolution de l'assurance obligatoire en considérant, d'une part, la multiplicité des actions en paiement d'indemnités auxquelles elle donne lieu, d'autre part le mouvement des taux des primes, on constate que loin d'avoir amené une régression du nombre des accidents, elle a eu pour effet de contribuer à leur multiplication, elle a été suivie d'une progression constante des sinistres, génératrice de majoration de la prime. Cette loi a eu pour principal effet de multiplier à l'infini les procès en demande d'indemnité, de telle sorte que, sur 73 compagnies exploitant l'assurance de responsabilité civile, 63 se sont vues contraintes d'y renoncer ⁽²⁾.

Le 15 mai 1929, le Sénat du Massachussetts instituait une Commission chargée d'une enquête sur les résultats obtenus dans cette branche d'accidents. La Commission a publié son rapport au mois de janvier 1930, qui nous montre clairement les effets désastreux de l'assurance obligatoire dans cet Etat, et elle a élaboré un projet de loi tendant à modifier complètement la loi en vigueur sur de nombreux points.

Le résultat immédiat de cette recrudescence d'accidents due à la nouvelle loi, a été de voir les actions en dommages-intérêts pour morts d'hommes, lésions corporelles ou dommages matériels causés par des véhicules automobiles augmenter dans des proportions considérables. L'assurance

obligatoire a facilité l'escroquerie à l'assurance analogue à celle qui s'est pratiquée en France pour les accidents du travail. En effet, dans un laps de temps déterminé, les Compagnies d'assurances ont été saisies de plus de 48.000 dossiers d'actions en versement d'indemnités, alors que 33.000 accidents seulement avaient été officiellement enregistrés. La majeure partie de ces litiges restaient pendant de longs mois devant la Cour suprême du Massachussets en raison de l'encombrement inouï des rôles, de sorte que les victimes n'étaient indemnisées que longtemps après le préjudice qui leur avait été causé.

On pourra se faire une idée de cette augmentation en parcourant les statistiques publiées par la Commission d'enquête du Sénat. L'on constate que sur 9.725 affaires introduites en 1927, devant le Tribunal supérieur, 3.204 consistaient en des demandes de dommages-intérêts pour accidents d'automobile. En 1929, le nombre de ces dernières était de 7.749 sur un total de 14.055. Le pourcentage des actions en indemnité pour cause d'accident par rapport aux autres affaires, est donc passé de 32.9 % en 1927 à 55 % en 1929.

Nous croyons intéressant de reproduire ce tableau ⁽³⁾ :

Effets de la loi d'assurance obligatoire quant au nombre d'affaires introduites devant le Tribunal supérieur :

(3) Senate, N° 280. Report of the special commission to study compulsory motor vehicle liability insurance and related matters. Boston, Wright et Potter Printing Co, January, 1930, p. 77.

Villes	Octobre à Février 1926 1927			Octobre à Février 1927 1928			Octobre à Février 1928 1929		
	Nombre total d'affaires introduites	Nombre d'affaires ayant trait aux automobiles	Pourcentage des affaires automobiles par rapport au total	Nombre total d'affaires introduites	Nombre d'affaires ayant trait aux automobiles	Pourcentage	Nombre total d'affaires introduites	Nombre d'affaires ayant trait aux automobiles	Pourcentage
Barnstable	54	12	22.2	89	29	32.5	90	44	—
Bristol	82	33	40.2	83	32	38.5	217	84	—
Duxes	414	129	31.1	519	271	52.2	446	258	—
Essex	26	4	15.3	—	—	—	11	2	—
Franklin	666	312	46.8	1053	736	69.8	1207	692	—
Hampden	78	20	25.6	84	39	46.4	86	34	—
Hampshire	609	193	31.6	687	308	44.8	869	402	—
Middlesex	54	22	40.7	69	36	52.1	86	53	—
Nantucket	1585	635	40.0	2323	1369	58.9	2331	1432	—
Norfolk	8	—	—	8	»	»	9	9	—
Plymouth	430	222	51.6	608	276	45.3	574	382	—
Suffolk	261	87	33.3	243	150	61.7	308	176	—
Worcester	4615	1243	26.9	6921	3476	50.2	6704	3559	—
	843	292	34.6	1239	575	46.4	1117	631	—
	9725	3204	32.9	13926	7297	52.3	14055	7749	55

Le Tribunal supérieur avait dans ses rôles, en juin 1927, en fin de session, 64.923 affaires civiles inscrites, dont 43.399 étaient des affaires de jury. En fin de session 1928, il avait 61.822 affaires, dont 45.217 étaient des affaires de jury.

Dans la période d'octobre 1927 à février 1928, 4.201 affaires ont été introduites devant le tribunal supérieur de plus que dans la période correspondante de l'année précédente, dont 47.4 % étaient des affaires relatives à des accidents d'automobiles. De 1927 à 1928, par rapport à 1926-1927, il y a eu une augmentation de 127.7 % des affaires d'automobiles pendant que les autres n'augmentaient que de 1,6 % ⁽⁴⁾.

Parmi ces affaires, une grande partie sont d'une importance insignifiante et portent sur des sommes moindres que ne coûterait la défense du procès devant le Tribunal. C'est pourquoi les Compagnies les règlent en général amiablement, même si une instance est déjà introduite. Parmi ce genre d'affaires, dénommé « affaires incommodes », il n'y en a pas une sur dix qui arrive réellement devant les juges du Tribunal supérieur ⁽⁵⁾, 42 % des jugements rendus portent sur une valeur moindre de \$ 500, et 60 % sur une valeur de moins de \$ 1.000. Or, ces innombrables affaires encombrant les rôles, et la Cour ne peut juger plus de 2.500 affaires par an. Elle était surchargée à tel point, qu'en 1929, elle jugeait les affaires d'accidents survenus en 1927.

⁽⁴⁾ Id., p. 78.

⁽⁵⁾ Id., p. 79.

Or, à cet inconvénient résultant de la longueur de la procédure, vient s'ajouter pour la victime celui de voir la somme qui doit lui revenir à titre de réparation pour le dommage qu'elle a subi, réduite de moitié environ. L'autre moitié est absorbée par les frais de justice et par les honoraires des hommes de loi. Il résulte d'une enquête faite par le Comité de Philadelphie, que sur 537 affaires, 69 ont été plaidées et 468 se sont terminées par un accord entre les parties avant le procès. Dans les 69 affaires plaidées, \$ 228.773.59 ont été recouvrés sur les défendeurs et les clients n'ont reçu que \$ 112.296.07, soit 49.08 % de ce qui devrait leur revenir. Dans les 468 affaires arrangées à l'amiable, les clients n'ont touché que \$ 248.974.38 sur \$ 480.986.21 recouvrés, soit 51.76 % ⁽⁶⁾.

Nous avons déjà indiqué que les cas d'escroquerie à l'assurance ont été nombreux dans le Massachussetts. On signale que certains agents d'affaire spécialisés dans cette branche sollicitent les clients par tous les moyens, et sont aidés par des médecins qui délivrent des certificats de complaisance. L'escroquerie à l'assurance qui existait déjà avant la loi d'assurance obligatoire, n'a fait que s'aggraver et se développer depuis l'application de cette loi.

L'augmentation du nombre des affaires, de 1910 à 1929, les fraudes auxquelles a donné lieu l'application de l'assurance obligatoire aboutissant à des jugements de débouté de plaideurs dont la demande ne repose sur aucune base sérieuse, le grand nombre de petits litiges portant sur des

⁽⁶⁾ Id., p. 82.

sommes minimales arrangées à l'amiable après l'introduction de l'instance, sont illustrés par le tableau suivant (7) :

	Affaires introduites		
	Procès	Déboutés	Jugements rendus
30 juin 1910	8.167	2.701	1.599
30 juin 1920	11.790	3.848	2.208
30 juin 1924	16.899	5.065	3.230
30 juin 1925	18.117	4.973	3.009
30 juin 1926	18.282	4.941	3.316
30 juin 1927	19.403	5.110	3.655
30 juin 1928	27.377	5.256	3.392
30 juin 1929	27.592	5.743	3.502

Il ressort nettement que le premier résultat de l'assurance obligatoire est d'avoir provoqué l'accroissement du nombre des accidents et l'augmentation des actions en dommages-intérêts. En outre, nombre de personnes blessées dans un accident d'automobile ont cherché par tous les moyens à exploiter cette malheureuse circonstance afin d'obtenir finalement une petite fortune.

Le résultat de cette multiplication des sinistres a été pour les Compagnies d'assurances une augmentation considérable et rapide des charges qui n'étaient plus compensées par les primes perçues. Elles ont été très vite déficitaires et nous avons déjà dit que, sur 73 compagnies exploitant l'assurance de responsabilité des automobilistes, 63 se sont vues contraintes de renoncer à cette branche d'assurance. Par suite de la faillite de certaines compagnies, due à la nouvelle

(7) Id., p. 78.

loi, 60.000 propriétaires de voitures automobiles n'ont plus été assurés et ont dû contracter une nouvelle assurance auprès d'autres compagnies.

Le Commissaire d'assurance qui avait été chargé par la loi du Massachussetts d'établir la classification des risques et de fixer les taux des primes, le fit, semble-t-il, d'une façon arbitraire, ou tout au moins sans une connaissance suffisamment approfondie du problème. Après s'être fait communiquer par les Compagnies d'assurances tous les documents lui permettant d'établir une fixation juste et équitable des primes, il abaissa d'une façon excessive les taux déjà en vigueur, d'où il résulta pour les compagnies l'impossibilité de couvrir la totalité des risques. Les primes avaient été réduites de 33 % de ce qu'elles étaient avant la mise en vigueur de la loi.

Le tableau ci-dessous va nous montrer la comparaison entre les taux appliqués dans les années qui précédaient le vote de la loi, et ceux en vigueur à partir de 1927 ⁽⁸⁾ :

	Moyenne des taux fixés par année et par territoire	Moyenne des taux indiqués par les statisti- ques un an à l'avance comme nécessaires
1923	\$ 55	
1924	49	
1925	49	
1926	48	
1927	37	52 (1924)
1928	37	52 (1924)
1929	50	55 (1927)
1930:		
1 — Chelsea	68	85 (1927 et 1928)
2 — Revere	61	71 (1927 et 1928)
3 — Boston	52	52 (1927 et 1928)
4 — Cambridge, Eve- rett, Somerville et Winthrop.	45	45 (1927 et 1928)

(8) Id., p. 71 (1^{er} tableau).

Les voitures privées ayant été divisées en 3 classes (W., X., Y.), le tableau suivant indique les taux appliqués pour chaque classe ⁽⁹⁾ :

	Taux fixés par le commissaire			Taux demandés par les Compagnies		
	W.	X.	Y.	W.	X.	Y.
1926	\$ 41	\$ 50	\$ 61	—	—	—
1927	29	37	45	\$ 39	\$ 48	60
1928	29	37	45	39	48	60
1929	52	52	69	56	56	73
	47	47	62	56	56	73
1930:						
1 — Chelsea	64	67	80	94	103	115
2 — Revere	57	60	72	79	86	96
3 — Boston	48	53	59	56	62	69
4 — Cambridge, Everett, Somerville et Winthrop	43	44	56	50	51	65

Le résultat ne s'est pas fait attendre, moins d'un an après l'application des nouveaux tarifs, les Compagnies avaient déjà subi de lourdes pertes.

Le total des primes perçues en 1927 par les Compagnies était de 16.869.753 dollars. Le total des sinistres s'élevait à 11.528.131 dollars. Les dépenses générales des Sociétés étant de 6.902.018 dollars, il résulte pour l'ensemble des Compagnies une perte de 1.500.000 dollars ⁽¹⁰⁾.

Le Commissaire d'assurances dut relever les primes de 1929. L'augmentation était environ de 18 % pour les 3 classes de véhicules existants.

Ces taux étaient encore très insuffisants. Les exercices 1927 et 1928 combinés montraient qu'un taux de \$ 55

⁽⁹⁾ Id., p. 71 (2^e tableau).

⁽¹⁰⁾ *Schérer*, l'assurance obligatoire des dommages causés par les accidents d'automobile, thèse, Paris, 1931, p. 66.

était nécessaire. Les Compagnies proposèrent alors de diviser le territoire en quatre, comme il est indiqué dans les deux tableaux précédents pour l'année 1930 et de fixer des taux différents proportionnels au risque automobile dans chacun des territoires. Ces taux proposés par les Compagnies pour les quatre territoires nous sont révélés par ce tableau ⁽¹¹⁾ :

	Moyenne des taux pro- posés pour 1930	1929 Territoire I Moyenne des taux	1927 et 1928 Territoire I Moyenne des taux
Territoire I Chelsea	99	50	55
— II Revere	83	50	55
— III Boston	60	50	55
— IV Cambridge, Everett, Somerville et Winthrop	52	50	55

On voit par là que l'augmentation proposée par les Compagnies était de \$ 49, soit 98 % pour le territoire I où la circulation est la plus intense et partant plus dangereuse, jusqu'à être insignifiante (4 %) pour le territoire IV.

Les taux proposés par le Commissaire d'assurance furent loin de répondre au désir des Compagnies. Le tableau suivant nous montre la comparaison entre les taux réclamés par les Compagnies et ceux qui furent accordés par le Commissaire ⁽¹²⁾ :

⁽¹¹⁾ Id., p. 69.

⁽¹²⁾ Id., p. 70.

Territoire		Taux proposés par les Compa- gnies en 1930	Taux fixés par le Com- missaire en 1930	Taux fixés par le Com- missaire en 1929
I	Chelsea	99	85	50
—	II Revere	83	71	50
—	III Boston	60	52	50
—	IV Cambridge,			
Everett,	Somerville et			
	Winthrop	52	45	50

Donc l'augmentation réalisée par le Commissaire fut de :

\$ 35	soit 70 %	pour le territoire I
21	» 42 %	— — — II
2	» 4 %	— — — III
5	» 10 %	— — — IV

En 1931 il y a eu encore une augmentation des primes et pour 1932 les Compagnies d'assurances ont demandé à nouveau le relèvement de leurs taux. Le Sénat de l'Etat s'est réuni en session spéciale à ce sujet, mais la discussion n'a abouti à rien de pratique. Le Commissaire des assurances fixa alors le taux pour 1932 qui était à peu de chose près celui annoncé en Septembre et qui avait déterminé la réunion du Parlement. Pour les véhicules de la catégorie « W » les taux de prime devenaient :

Pour Chelsea, \$	90
Pour Revere	64 ¹³⁾
Pour Boston	64

Sous le régime de l'assurance facultative, les Compagnies avaient la possibilité de sélectionner les risques, d'augmen-

(13) Report by the Committee to Study Compensation for Automobile Accidents (février 1932) to the Columbia University.

ter les primes, et même de refuser d'assurer les mauvais risques. Depuis la loi d'assurance obligatoire, elles doivent assurer tout propriétaire d'automobile qui le leur demande, et aux taux fixés par le Commissaire d'assurance. Elles peuvent justifier leur refus d'assurer quelqu'un devant le Bureau d'Appel, mais pratiquement, ce bureau l'admet très difficilement ; pendant les 4 premières années de la loi, il y a eu environ 1.100 cas devant ce Bureau d'Appel et l'on estime à 800.000 les voitures automobiles enregistrées chaque année durant cette période ; cela tient à ce que les Compagnies n'attendent pas de venir devant le Bureau d'Appel pour accepter le risque, puisqu'en général le Bureau d'Appel les y contraint. Le fait d'avoir déjà causé plusieurs accidents n'est pas jugé suffisant pour autoriser la Compagnie à ne pas assurer cet automobiliste. Le fait de ne pas pouvoir sélectionner les risques, joint à cet abaissement excessif du taux des primes, a aggravé considérablement les charges des Compagnies.

On peut dire que la loi d'assurance obligatoire, instituée au Massachussetts, qui avait pour but d'assurer l'indemnisation des victimes d'accidents, a été, à l'encontre à la fois des intérêts du public, et de ceux des Compagnies d'assurance, et qu'elle les a mécontentés tous deux. Les Compagnies se sont vues soumises à des charges excessivement lourdes et la majorité d'entre elles a été obligée de cesser l'exploitation de cette branche d'assurance. Quant aux victimes, la multiplication des accidents et l'encombrement des rôles des tribunaux les obligent à attendre très longtemps les dommages-intérêts qui leur reviennent.

La Commission d'enquête du Sénat a dû, nous l'avons vu, proposer des modifications importantes à cette loi afin

de parer aux inconvénients signalés. A ce jour, c'est le seul pays où a eu lieu une expérience aussi longue et complète d'une pareille législation, nous ne pouvons que constater combien les résultats sont déplorables et vont à l'encontre de tous les buts recherchés.

DEUXIÈME PARTIE

Travaux effectués en France
en matière d'assurance obligatoire

CHAPITRE PREMIER

Données statistiques relatives à la circulation automobile principalement en France

Il y a une vingtaine d'années, les propriétaires des voitures automobiles étaient encore relativement rares ; on les comptait parmi les industriels, les médecins, les commerçants ou les particuliers riches. Les voitures coûtaient cher, leur entretien était assez dispendieux en raison de la quantité d'essence qu'elles dépensaient et des frais accessoires. La fabrication des voitures se poursuivait encore lentement. Au contraire, depuis 1910 environ et surtout après 1918, la fabrication et l'utilisation des voitures automobiles sont devenues de plus en plus intenses. Les progrès effectués dans la fabrication de ces voitures permettent de les produire en série, à des prix de plus en plus bas : on trouve de nos jours de bonnes voitures courantes pour une vingtaine de mille francs. Les progrès effectués dans la construction permettent de livrer des voitures qui consomment peu et dont l'entretien n'est guère coûteux. Les industriels qui se chargent de la construction de ces voitures facilitent grandement l'achat des automobiles, soit par la vente à

tempérament, ou encore par l'échange d'une voiture ancienne de même marque contre une voiture nouvelle, moyennant versement de quelques milliers de francs. En outre, il s'est créé partout des garages, des dépôts d'essence, d'huile, qui rendent la circulation d'une voiture automobile extrêmement aisée. Bref, l'automobiliste moderne ne connaît plus les ennuis que ses prédécesseurs ont connus jusqu'aux environs de 1910.

Aussi, l'utilisation des transports automobiles est-elle devenue de plus en plus fréquente, presque dans le monde entier, aussi bien les particuliers, pour leurs besoins personnels, que les industriels et commerçants pour leurs affaires, usent de voitures automobiles.

En France, notamment, le total des voitures en circulation, de 100.000 environ qu'il était en 1918, est passé à près d'un million et demi en 1930, et dans ce nombre figurent près de 25 % des véhicules industriels. Le nombre des taxis et des autobus à Paris, des autocars d'excursions dans les départements, représente un chiffre notable de cet accroissement si rapide.

Dans le monde entier, on estime à 35 millions approximativement le nombre des automobiles en circulation. Ce chiffre, ou du moins un chiffre très voisin, est confirmé par de nombreuses statistiques. Voici, d'après les dernières statistiques, la répartition des automobiles qui circulaient en 1930, dans les différents pays. En première ligne viennent les Etats-Unis qui ont 26.500.000 voitures ; c'est le pays du monde qui possède le plus de véhicules automobiles. Viennent ensuite, mais les suivant de très loin :

La France, avec.....	1.500.000	voitures
La Grande-Bretagne, avec.	1.372.109	—
Le Canada, avec.....	1.061.828	—
L'Allemagne, avec.....	545.100	—
L'Australie, avec.....	515.851	—
L'Argentine, avec.....	299.839	—

Enfin figurent l'Italie, l'Espagne, le Brésil, la Nouvelle-Zélande, les Indes, la Suède, le Sud-Afrique, la Belgique, avec des chiffres compris entre 172.000 et 108.000 véhicules automobiles.

La France occupe donc dans le monde la seconde place pour le nombre de voitures et l'augmentation y est encore assez régulière, malgré la crise économique.

La conséquence directe de cet accroissement du nombre de voitures automobiles en circulation, c'est la progression ininterrompue de la fréquence des accidents. Cette augmentation du nombre des accidents a été étudiée par M. de Riedmatten, dans une Conférence très intéressante, qu'il a faite, avec le plus vif succès, d'ailleurs, à la Société de Statistique de Paris, le 17 juin 1931 ⁽¹⁾.

L'orateur ne s'est pas borné, au cours de cette conférence, à présenter des données statistiques sur ces accidents : il a étudié les répercussions de l'aggravation du risque automobile sur les primes d'assurance et énuméré les moyens propres à organiser la prévention des accidents d'automobile. D'après lui, le nombre des voitures automobiles dans le monde, en 1914, était de 2 millions environ.

(1) *L'Assurance moderne*, 15 septembre 1931, L. DE RIEDMATTEN. Du rôle de la statistique, en ce qui concerne l'assurance des accidents d'automobile, p. 741.

Il s'est élevé en 1920 à 11 millions et en 1930 à 35 millions. La circulation automobile est donc passée depuis 1914 à nos jours, de 1 à 18. Cette progression s'est surtout fait sentir depuis 1920 : il ne semble pas d'ailleurs qu'elle doive s'en tenir là.

En ce qui concerne plus particulièrement la France, il ne circulait, en 1900, que 3.000 véhicules ; en 1920, ce nombre était déjà de 500.000 et en 1930, de 1.500.000. La circulation française depuis 10 ans, a donc suivi très exactement la progression mondiale, qui a triplé depuis 1920, comme le font remarquer les diverses statistiques. Il convient, certes, de se réjouir du progrès de l'industrie automobile, puisque son développement procure du travail à des milliers d'ouvriers. Mais à un autre point de vue, il ne faut pas oublier que cette progression coûte chaque année la vie de nombre de personnes. La progression des accidents, comme le démontrent clairement les statistiques, suit de près et, dans certains pays, dépasse parfois l'accroissement de la circulation.

Les Etats-Unis, pour la seule année 1930, ont compté 32.500 tués et près de 1.000.000 de blessés. L'ensemble des dommages causés tant aux personnes qu'aux biens, pendant cette seule année, dépasse, dans ce pays, 5 milliards de dollars.

En France, la proportion des accidents, par rapport à l'intensité de la circulation automobile, est encore plus grave. Pour l'année 1927, l'on relève le chiffre de 2.808 tués pour 950.000 véhicules en circulation. Au cours des années suivantes, la proportion se maintient approximativement à un mort pour 334 véhicules automobiles. Le nombre des blessés est naturellement beaucoup plus impor-

tant ; mais si l'on écarte les blessés légers, il faut compter près de 2 blessés graves par 100 automobiles. Ces proportions sont plus importantes encore qu'aux Etats-Unis, où elles s'élèvent à 1 mort pour 815 automobiles, et d'un blessé grave pour 100 automobiles. Cela tient vraisemblablement aux conditions dans lesquelles est pratiquée la circulation automobile en France et aux Etats-Unis : en France, cette circulation est particulièrement intense autour de certains centres et sur certaines voies : aux Etats-Unis, la circulation est plus dispersée au point de vue géographique.

Cette situation ne pouvait manquer d'attirer l'attention des pouvoirs publics en France. Non seulement ils ont vu avec faveur se développer les assurances automobiles instituées par les diverses compagnies privées, mais encore ils ont tenté d'enrayer cet accroissement des accidents par des mesures de police et de voirie appropriées. Depuis la fin de la guerre, le Ministère des Travaux publics a entrepris la réfection de notre réseau routier et veille soigneusement à son entretien.

Partout ont été multipliés les divers moyens de signalisation en vue d'indiquer aux usagers de la route les croisements, les passages dangereux, les caniveaux, les virages, les passages à niveau et les différents ouvrages d'art. En outre, il a été institué un Code de la Route, en vue de définir de façon très exacte les règles de la circulation automobile, et les précautions que doivent prendre les conducteurs de voitures en diverses circonstances, passages dans les lieux habités, doublement, usage des phares, etc. L'on est devenu de plus en plus sévère pour la délivrance du permis de conduire : les tribunaux n'hésitent pas à enlever

son permis à un chauffeur qui a été la cause d'accidents multiples. En outre, tout récemment, il a été institué une gendarmerie mobile, plus spécialement affectée à la surveillance de la circulation automobile sur les routes : de nombreuses contraventions sont dressées contre les automobilistes qui passent outre aux prescriptions du Code de la Route, et commettent, dans certains cas déterminés, des excès de vitesse.

Ces mesures et les diverses précautions prises par les Pouvoirs publics en vue d'éviter les accidents d'automobile, ont donné des résultats certains, mais dont il est difficile, malgré tout, d'évaluer l'importance. En particulier, il est impossible d'empêcher complètement, en matière de circulation automobile, les imprudences, à l'aide de simples mesures de police ou même de progrès effectués en matière de voirie. Le nombre des victimes d'accidents d'automobile est demeuré, en dépit des précautions prises, extrêmement élevé. Il suffit de consulter les journaux aux environs des fêtes de Pâques ⁽²⁾ ou de la Pentecôte, pour se rendre compte de la variété et de la fréquence de ces accidents.

Aussi, le législateur français, suivant l'exemple de l'étranger, s'est-il engagé dans l'étude de la question de l'assurance automobile obligatoire.

(2) Durant les fêtes de Pâques, on a compté en France 51 morts et 120 blessés par suite d'accidents d'automobile (en 1932).

CHAPITRE II

Les propositions de lois françaises jusqu'en 1924

L'étude des différentes lois étrangères qui ont institué l'assurance automobile obligatoire, démontre que l'expérience tentée a été décevante. Loin de contribuer à enrayer les accidents, l'assurance obligatoire contre la responsabilité des automobilistes a été au contraire suivie d'une progression constante des sinistres, ce qui entraînait comme conséquence inévitable l'augmentation du taux des primes.

En dépit des résultats désastreux enregistrés à l'étranger, surtout aux Etats-Unis, il s'est produit en France un courant d'idées très favorables à l'assurance obligatoire. Il s'agit là, en effet, d'une institution fort louable dans son principe et qui semble devoir être le meilleur remède à première réflexion. L'extraordinaire développement de la circulation automobile, le nombre croissant d'accidents auxquels il donne lieu, leur gravité surtout, ont retenu l'attention du législateur sur le risque suivant : nombre de propriétaires de voitures automobiles, faute de posséder les capitaux mobiliers ou immobiliers, susceptibles de servir de garantie aux tiers, ne sont pas assurés contre les acci-

dents qu'ils peuvent causer à autrui ; il en résulte que les victimes de ces accidents peuvent bien obtenir contre les automobilistes des condamnations à des dommages-intérêts plus ou moins élevés, mais sans avoir l'espérance de percevoir le montant de la condamnation.

Cette situation, de toute évidence, est inadmissible, les Pouvoirs publics s'en sont émus et ont cru y trouver un remède dans l'institution de l'assurance obligatoire. Aussi, depuis une dizaine d'années, diverses propositions de loi ont-elles été déposées dans ce sens au Parlement.

La première de ces propositions est en date du 15 mars 1922 ⁽¹⁾. Cette proposition est conçue dans un sens assez libéral, puisqu'elle laisse à l'automobiliste le libre choix entre le système de l'assurance obligatoire, le dépôt d'un cautionnement, ou même, s'il s'agit de voitures appartenant à des Sociétés anonymes, la constitution d'un fonds de garantie privilégié. Tel est le sens de l'article premier de cette proposition de loi. Il prévoit, en effet, qu'au moment où il effectue la déclaration prévue par l'art. 8 du Décret du 10 mars 1899, le propriétaire ou le détenteur d'une voiture automobile doit déposer une ampliation de police d'assurance constatant qu'il est couvert contre les accidents causés aux tiers. Il s'agit donc bien d'une assurance destinée à couvrir les tiers contre les risques de la circulation automobile.

L'assurance doit être contractée près d'une Compagnie fonctionnant sous le contrôle de l'Etat : par conséquent

(1) Ch. dép. session de 1922, N° 4.075, proposit. de loi présentée par MM. René Lafarge, Cordelle, Bataille, Marc Doussant.

cette proposition de loi sous-entend ou bien qu'un privilège sera accordé par l'Etat à certaines Compagnies, ouvertes à son contrôle, ou bien que toutes les Compagnies d'assurance de ce genre seront désormais assujetties au contrôle de l'Etat. Il s'agit là d'une disposition analogue à celle qui a été adoptée par plusieurs législations étrangères, à propos de l'établissement de l'assurance obligatoire.

Par contre, cette proposition de loi n'oblige pas le propriétaire ou le détenteur d'une voiture automobile à recourir à ce mode d'assurance. A défaut d'une police de ce genre, il faut produire un récépissé délivré par la caisse des Dépôts et Consignations et constatant le versement d'un dépôt affecté par privilège au règlement des sommes dues aux victimes d'accidents ou à leurs représentants.

Ce dépôt est à peu près analogue aux cautionnements, qui sont prévus dans certains contrats administratifs en vue de garantir l'Etat contre l'inexécution de certaines clauses contractuelles : en cas d'inexécution du contrat ou de manquement grave à une des clauses essentielles, le cautionnement peut être saisi en totalité ou en partie. Il en est de même dans le cas présent en cas de lésions causées à des tiers par l'automobiliste, le dépôt serait affecté, en totalité ou en partie, et de façon privilégiée, au règlement des dommages ainsi causés aux victimes.

Les auteurs de la proposition de loi se sont montrés encore plus larges à l'égard des sociétés anonymes propriétaires de voitures automobiles ; il leur suffit de produire une pièce établissant qu'il a été constitué une réserve de garantie affectée au même objet et à titre privilégié. Cette attitude plus libérale du législateur vis-à-vis des sociétés anonymes s'explique par la raison suivante : elles possèdent

généralement des réserves en capitaux plus importantes que les particuliers et offrent par conséquent aux victimes des garanties de beaucoup supérieures. Comme il s'agit en l'espèce de couvrir les victimes contre certains risques, les sociétés anonymes ont été ici traitées de façon plus libérales.

Une proposition de loi du 5 décembre 1922 ⁽²⁾ pose également le principe de l'assurance obligatoire. Elle prescrit à tout propriétaire ou locataire d'automobile de s'assurer contre les accidents causés aux tiers par leur voiture, pour une somme minimum de 100.000 francs. De plus, elle oblige tous ceux qui font le service du transport de personnes de s'assurer contre les accidents causés aux personnes transportées pour une somme minimum de 100.000 francs, avec augmentation de 25.000 francs par place en plus de quatre, susceptible d'être occupée.

En outre, elle accorde aux victimes d'accidents une action directe contre la Compagnie d'assurances, qui peut être intentée conjointement avec l'action contre le propriétaire ou le locataire, pour les dommages qui pourraient être dus.

Cette proposition ne se contente pas de poser le principe de l'assurance obligatoire, elle édicte en plus des pénalités contre ceux qui ne satisfont pas aux prescriptions de la présente loi. Il est interdit à tout conducteur d'automobile de circuler sans être porteur de la quittance de la Compagnie d'assurances constatant qu'une police a été contractée, et il doit présenter cette quittance à toute réquisition des agents de la force publique. Toute personne conduisant

(2) Chambre des Députés, N° 5198, session extraordinaire de 1922, proposition présentée par M. Humbert Richard.

une automobile qui ne pourrait justifier, à l'occasion, de toute demande de l'autorité publique, qu'il est régulièrement assuré, conformément à la présente loi, est passible d'une amende de 1.000 à 5.000 francs et en cas de récidive, en plus de l'amende, d'une peine de un à trois mois de prison, avec comme peine accessoire le retrait du permis de conduire pendant trois mois.

Enfin, dans le but d'assurer l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile, une garantie est accordée à ces victimes pour le paiement des dommages qui leur seraient dus. Elles ont un privilège sur le prix de vente de l'automobile, qui est opposable à tous autres créanciers. Bien plus, le propriétaire d'une automobile, lancé au moment de l'accident, ne pourra revendiquer sa voiture qu'autant que les victimes auront été intégralement indemnisées.

Ces différentes mesures montrent le soin très légitime du législateur d'assurer l'application de la loi par les pénalités qu'il édicte, et de prémunir ainsi, dans une certaine mesure les tiers contre les dangers de la circulation. Par là, la proposition du 5 décembre 1922 présente un avantage et un réel progrès sur la précédente.

Enfin une proposition du 27 décembre 1924 a été présentée au Sénat, par M. Charpentier ⁽³⁾.

Dans l'exposé des motifs, M. Charpentier remarque que fréquemment la victime d'un accident, qui a obtenu un jugement lui donnant théoriquement satisfaction, se trouve en présence d'un droit illusoire, par suite du manque de

(3) Sénat, N° 674, session extraordinaire de 1924.

ressources de la partie adverse. Il peut arriver, en effet, que l'automobiliste ayant contracté auprès d'une compagnie d'assurances insolvable, la victime de l'accident ne sera jamais remboursée du préjudice qui lui a été causé.

M. Charpentier fait observer que l'Etat ne peut évidemment pas intervenir dans toutes les actions où se trouvent des débiteurs insolvables, afin de garantir à la victime du fait dommageable la juste et légitime réparation qui lui est due, mais qu'il n'en est pas de même quand l'exercice du fait générateur de l'accident est soumis à une surveillance de l'Etat, à une autorisation préalable, comme par exemple pour les permis de conduire. Dans ce cas, les autorisations ou permis ne devraient être donnés et renouvelés que contre justification du paiement préalable d'une prime d'assurance couvrant les risques à l'égard des tiers.

S'inspirant de ces considérations, il soumet une proposition de loi stipulant qu'il ne sera plus délivré ou renouvelé de permis de conduire des automobiles, ni permis de chasse ou autres autorisations analogues dont l'exercice pourrait causer un préjudice à des tiers, sans que le postulant justifie du paiement préalable d'une prime d'assurance faite à une Compagnie agréée et garantissant le recours des tiers jusqu'à concurrence d'une somme de 100.000 francs.

Pour les autorisations et permis permanents, les titres doivent être présentés chaque année, à la mairie du domicile du titulaire pour visa de justification de la prime.

Une même idée a présidé à la confection des propositions de loi que nous venons d'examiner rapidement. Le législateur a voulu contraindre tous les propriétaires d'automobiles à souscrire une police d'assurance-responsabilité afin de garantir aux tiers la réparation des dommages résultant d'un accident.

Pour des raisons diverses, dans le détail desquelles nous n'avons pas à entrer ici, ces propositions de loi, renvoyées devant les Commissions compétentes, ne sont pas entrées en discussion et n'ont jamais été rapportées. Mais elles contiennent des dispositions intéressantes que nous retrouvons dans les propositions de loi postérieures.

CHAPITRE III

Les propositions de loi française jusqu'en 1930

Les divers projets ou propositions de loi français qui ont été présentés aux Chambres au cours des dix dernières années, reposent sur les deux unités directrices suivantes : ils affirment le droit pour les victimes d'accident d'automobile, à la réparation du préjudice qu'elles ont subi de ce chef ; ils recherchent, en vue de la réparation de ce préjudice, un système de garantie efficace. Les divers rédacteurs de ces projets se sont trouvés d'accord sur le principe de l'assurance-automobile obligatoire.

Mais la solution destinée à apporter une garantie aux victimes ne s'est élaborée que peu à peu. Elle apparaît déjà dans la proposition de loi dont M. André Honnorat avait saisi le Sénat, le 20 mars 1923 ⁽¹⁾, lorsqu'il proposait la constitution d'un fonds de garantie au profit des victimes d'accidents causés par les véhicules automobiles. Il en est de même du projet de loi N° 1519, déposé le 3 avril 1925 sur le bureau de la Chambre, par le Ministre du Travail, et non rapporté.

(1) Sénat, N° 210.

Il convient de rappeler ici la proposition de loi de M. René Coty, député de la Seine-Inférieure, déposée sur le Bureau de la Chambre, le 22 octobre 1929 ⁽²⁾ en vue d'instituer l'assurance obligatoire pour tous les propriétaires ou détenteurs d'un véhicule à propulsion mécanique, normalement utilisé sur la voie publique.

Les propositions de loi antérieures n'assuraient pas dans tous les cas l'indemnisation de la victime. Des causes de déchéance de la police d'assurance peuvent, en effet, intervenir et rendre inefficace le recours contre l'assureur ; d'autre part, lorsque la garde de la voiture cause de l'accident, a été transmise à un tiers, l'indemnisation dépend uniquement de la solvabilité du responsable.

Pour parer à cet inconvénient, c'est-à-dire pour garantir dans tous les cas à la victime l'indemnisation du préjudice qui lui a été causé, M. Coty propose la souscription obligatoire d'une police devant jouer quel que soit le conducteur du véhicule et couvrir les dommages causés à toutes personnes, tiers ou occupants de la voiture au moment de l'accident.

Ce texte accorde en outre une action directe au tiers lésé, contre l'assureur. Il ne fait d'ailleurs que consacrer la jurisprudence que la plupart des tribunaux avaient déduite de la loi du 28 mai 1913 qui a conféré à l'accidenté un privilège sur l'indemnité d'assurance.

Enfin pour rendre la garantie efficace, il décide de rendre inopposables aux tiers lésés les déchéances ou résiliations qui peuvent être encourues ou acceptées par l'assuré, sauf si trente jours se sont écoulés après la notification faite

(2) Chambre des Députés, N° 2282.

par l'assureur à l'autorité administrative de la cessation ou la suspension de l'assurance.

Une autre proposition, en date du 8 juillet 1930 ⁽³⁾ institue un fonds de garantie destiné à régler les indemnités provenant des décisions de justice, en cas d'insolvabilité partielle ou totale de la personne condamnée.

Ce fonds, géré par la Caisse des Dépôts et Consignations, serait alimenté par le produit d'une surtaxe ajoutée à l'impôt sur les voitures automobiles, side-cars et cycles-cars. Cette surtaxe porterait tant sur le droit perçu à l'occasion de la délivrance du permis de conduire, que sur la taxe de délivrance de la carte grise. Elle serait payée comme la taxe trimestrielle, à la recette buraliste compétente et suivrait le même régime que cette taxe, c'est-à-dire que le contribuable cesserait d'y être assujéti chaque fois que sa voiture serait immobilisée. Quant au taux de la surtaxe, qui serait proportionnelle à la taxe principale, il pourrait comporter des degrés, selon la catégorie de la voiture donnant lieu à cette contribution.

Ces différents projets avaient déjà donné lieu à de vives critiques portant, les unes sur le principe de l'obligation, les autres contre l'aggravation des taxes acquittées au titre des assurances automobiles ou relatives aux charges nouvelles imposées aux Compagnies d'assurances par suite de l'obligation qui leur incombait de réparer rigoureusement le préjudice causé aux victimes de ces accidents. On objectait encore à ces projets de ne pas définir si le choix de l'assureur demeurerait libre ou non pour le choix du propriétaire d'une voiture automobile, de ne pas indiquer la liste des

(3) Chambre des Députés, N° 3700, proposition présentée par M. Largier.

assureurs agréés, enfin de ne pas fixer de façon assez précise le mode de fonctionnement, le mode de garantie de l'assurance obligatoire.

C'est sans doute sous l'empire de ces diverses préoccupations et en vue d'unifier les divers projets ou propositions de loi en cours, que le Ministre du Travail, par arrêtés du 29 septembre, 25 octobre et 6 décembre 1928, institue une Commission chargée d'établir un projet de loi définitif ; cette Commission, en six séances, a élaboré un projet déposé sur le bureau de la Chambre, le 4 novembre 1930, sous le N° 3967, et instituant un fonds de garantie dans des conditions analogues à celui des accidents du travail créé par les articles 24 et 26 de la loi du 9 avril 1898.

Ce projet de loi a été élaboré par une commission composée de fonctionnaires des Ministères du Commerce, des Finances, de la Justice, des Travaux publics, des diverses administrations, des Présidents de l'Automobile-Club de France, de l'Automobile-Club de l'Ouest, du T. C. F. et de représentants des Compagnies d'assurances. Quels en sont les principaux dispositifs ? L'article premier pose le principe de la garantie donnée aux victimes : « La créance en indemnité du dommage résultant d'un accident causé à une personne par un véhicule automobile autre que les chemins de fer et tramways (voitures automobiles, motocycles et cycles à moteurs) est garantie conformément aux dispositions suivantes. » Il s'agit ici d'une simple déclaration de principe, d'ordre extrêmement général, relative à la garantie donnée aux victimes d'accidents d'automobiles, mais limitée aux véhicules de certaines catégories. Sur ce point, le projet de loi N° 3967 s'inspire bien de la même intention qui a présidé à la rédaction des diverses lois étrangères et des projets français antérieurs.

Les différentes législations sont d'accord pour assurer aux victimes des accidents d'automobiles une garantie nouvelle, imposée par les circonstances, c'est-à-dire par l'extrême développement de la circulation automobile, et par les risques que cette circulation entraîne.

Or, il s'agit d'une garantie qui n'est pas destinée à couvrir la totalité des risques encourus par les victimes d'accidents, mais simplement à leur assurer la réparation du préjudice qu'elles ont subi, en cas d'insolvabilité de l'auteur de l'accident. Tel est le sens de l'art. 2 aux termes duquel : « Au cas d'insolvabilité de la personne condamnée par décision de justice définitive à réparer les conséquences de l'accident ou de son assureur, l'indemnité est versée aux intéressés par la Caisse des Dépôts et Consignations, dans les limites des disponibilités d'un fonds de garantie dont la gestion est confiée à ladite Caisse. » D'après ce texte, il ne s'agit pas de donner un privilège à toutes les victimes d'accidents d'automobiles : comme le fait remarquer l'exposé des motifs, ce projet de loi n'apporte aucune dérogation « aux dispositions de la loi du 28 mai 1913, créant un privilège au profit de la victime sur l'indemnité d'assurance due par l'auteur de l'accident ». Mais ce privilège demeurerait inopérant en cas d'insolvabilité de l'auteur de l'accident, et cela fréquemment. C'est cette lacune que le projet de loi nouveau a voulu combler en prévoyant « l'institution d'un fonds de garantie géré par la Caisse des Dépôts et Consignations ».

L'art. 3 a pour objet de définir le mode d'alimentation de ce fonds de garantie : « Le fonds de garantie créé par la présente loi est alimenté par le produit des taxes ci-après :

1° Une contribution des propriétaires de véhicules auto-

mobiles assurés contre les accidents corporels causés aux tiers, perçue sur toutes les primes et cotisations d'assurance acquittées à ce titre. Cette cotisation est recouvrée en même temps que les primes et cotisations par les assureurs et versée au fonds de garantie ;

2° Une contribution des propriétaires de véhicules automobiles non assurés, perçue sur le montant des indemnités mises à leur charge. Cette contribution est liquidée lors de l'enregistrement des actes, jugements et arrêts fixant le montant des indemnités ; elle est recouvrée comme en matière d'enregistrement pour le compte du fonds de garantie. A défaut de décision judiciaire ou d'actes obligatoirement soumis à l'enregistrement, cette contribution est liquidée au vu d'une déclaration écrite que le propriétaire de l'automobile est tenu d'adresser à l'Administration de l'enregistrement dans le délai d'un mois à compter de l'accord des parties sur le montant de l'indemnité.

Le capital constitutif des rentes qui pourraient être allouées aux victimes des accidents ou à leurs ayants droit, est déterminé, pour la perception de la contribution, d'après un barrême et dans les conditions fixées par un règlement d'administration publique.

L'exposé des motifs indique que « le fonds de garantie dont il s'agit est organisé d'une façon analogue à celui des accidents du travail créé par les art. 24 et 26 de la loi du 9 avril 1898 ». Le principe de cette contribution, destinée à alimenter le fonds de garantie, c'est qu'elle doit être payée par tous ceux qui sont susceptibles de faire naître le risque, c'est-à-dire les propriétaires d'automobiles assurés ou non.

Ce travail législatif est calqué par conséquent sur celui adopté par la législation du travail en vue de la constitution d'un fonds de garantie en matière d'accidents de travail. Il faut pour comprendre ce projet de loi nouveau ne pas perdre de vue la loi du 9 avril 1898 sur les accidents du travail.

Si le propriétaire est assuré, pas de difficulté : il paiera en sus de sa prime d'assurance et en même temps une taxe complémentaire. S'il ne l'est pas, ce sera à l'administration de l'enregistrement de percevoir la taxe au moment où elle aura connaissance de l'accord amiable ou de la décision de justice fixant l'indemnité due à la victime. Mais il y a lieu d'observer dès à présent, que dans cette seconde hypothèse, il n'est pas prouvé que l'auteur de l'accident soit solvable : tout d'abord il peut être inconnu et nombre d'auteurs d'accidents prennent la fuite pour éviter de se faire connaître ; ensuite il peut se faire que l'auteur de l'accident soit parfaitement insolvable, et soit dans l'incapacité partielle ou totale d'acquitter le montant de la taxe mise à sa charge par l'enregistrement. Que se produira-t-il en pareil cas ? et la caisse des dépôts et consignations se verra-t-elle dans l'obligation de se substituer à l'auteur défaillant de l'accident d'automobile dont il s'agit de régler les conséquences ?

C'est là une hypothèse sur laquelle le projet de loi garde le silence, il est donc probable que la Caisse des dépôts et consignations se verra obligée de supporter elle-même une part des réparations à faire aux victimes. On retombe ici dans le même vice souvent signalé à propos des législations étrangères, à cette différence près toutefois que ce ne sont plus les assurances privées qui feront les frais de cette opé-

ration, mais ici les deniers publics. On peut objecter que le fonds de garantie sera bien alimenté par les taxes nouvelles instituées, et que les dépenses supportées de ce chef par le fonds de garantie seront assez réduites. Mais il faudrait pour l'affirmer nettement que l'on sût à quoi s'en tenir exactement sur les conséquences pratiques de la loi, sur les dépenses qu'entraînera son application ; bref, il n'est pas sûr du tout que l'on ne crée pas du fait de cette organisation, une nouvelle source de dépenses publiques.

Il semble qu'on se trouve ici dans une situation analogue à celle où se sont trouvées elles-mêmes les Compagnies américaines d'assurances qui n'ont cessé de protester contre les charges nouvelles qui leur incombaient et ont dû demander récemment le droit de relever le taux de leurs primes. En tout état de cause, l'Etat français semble, ici, vouloir pratiquer pour son propre compte et peut-être à son détriment, un véritable système de sur-assurance.

La rédaction de l'art. 4, qui est relatif aux taxes à établir, prête le flanc lui aussi à la critique. D'après cet article, la quotité des taxes prévues à l'art. 3 ci-dessus est modifiée chaque année, pour l'année suivante, par décret rendu sur la proposition des Ministres du Travail et des Finances, d'après les dépenses de toute nature effectuées par le fonds de garantie de la dernière année écoulée.

Le coefficient de modification à appliquer à la quotité des taxes imposées pendant cette dernière année, est déterminé par le rapport existant entre le montant desdites dépenses et le produit total des taxes encaissées pour l'alimentation du fonds de garantie pendant la même année.

Pour les deux premières années d'application de la pré-

sente loi, le montant des contributions est de 1 % sur les primes et cotisations d'assurance et, pour les non-assurés, de 2 % sur le montant des indemnités.

Le principe sur lequel repose cet article est excellent : il ne s'agit, en effet, que d'établir les taxes nécessaires à la constitution du fonds de garantie. Comme l'indique l'exposé des motifs, elles « ne pourront être supérieures à ses besoins effectifs, leur taux sera déterminé chaque année pour l'année suivante, d'après les résultats du dernier exercice écoulé ». Mais on retombe ici, visiblement, sous le coup des mêmes critiques déjà formulées à propos des assurances américaines : il s'agit d'une aggravation qui peut être très lourde, du taux des assurances.

De graves protestations ne se sont-elles pas fait jour de toutes parts aux Etats-Unis, contre l'accroissement des charges qui pesaient sur les propriétaires des voitures automobiles ? Et cette aggravation de leurs charges ne risque-t-elle pas d'entraîner nombre de propriétaires peu fortunés, à se passer une fois pour toutes, de leur voiture ? Si ce fait se produit et si le nombre de voitures en circulation tend à diminuer, les charges pèseront de plus en plus lourdement sur les propriétaires des voitures automobiles. La loi risque fort d'aboutir à un résultat imprévu, surtout à une époque de crise, où la possession d'une voiture de ce genre apparaît aux yeux de beaucoup comme un luxe coûteux. Il s'agit là d'une crainte que les événements actuels permettent d'élever sérieusement.

Un autre danger de ce système existe pour l'Etat. Ce dernier peut voir les ressources du fonds de garantie diminuer très rapidement jusqu'à devenir insuffisantes.

Cependant, les rédacteurs du projet de loi ont eu le souci de sauvegarder dans une certaine mesure les intérêts de l'Etat. Il est d'abord prévu par l'art. 5 dudit projet un recours contre les propriétaires de voitures automobiles. Aux termes de cet article, la Caisse des dépôts et consignations est subrogée dans les droits du créancier de l'indemnité contre la personne responsable de l'accident ou son assureur.

Toutefois, en cas d'assurance, elle ne peut exercer de recours contre l'assuré que pour la portion de l'indemnité excédant le montant de la somme due par l'assureur. « Il sera facile, en effet, de régler la portion d'indemnité couverte par l'assurance, puisque c'est l'assureur qui devra assurer le remboursement de cette partie de l'indemnité. Mais, à notre point de vue, il n'en sera pas de même de la seconde portion de l'indemnité excédant la somme due par l'assureur : soit pour cette partie de l'indemnité, soit en cas de non assurance, pour l'indemnité entière, la Caisse des dépôts et consignations risquera souvent, précisément en raison de l'importance des indemnités mises à la charge des auteurs d'accidents, de se trouver en présence d'un débiteur insolvable.

C'est alors évidemment que doit jouer le fonds de garantie : mais il est à craindre que le fonds ainsi constitué ne devienne rapidement insuffisant pour payer les indemnités multiples et souvent très lourdes. La Caisse des dépôts et consignations risque donc de se heurter aux mêmes difficultés en présence desquelles se sont trouvées les Compagnies américaines, postérieurement à l'application de la loi de 1927, si du moins l'on admet que les mêmes causes dans les mêmes circonstances produisent des effets iden-

tiques. Ainsi les intérêts de l'Etat ne nous semblent nullement sauvegardés par ce projet.

Les rédacteurs du projet l'indiquent dans l'exposé des motifs, qu'ils se sont dûment efforcés, de prendre en mains les intérêts du Trésor, en instituant un régime nouveau pour les Compagnies d'assurance, qui tomberont dorénavant sous le contrôle de l'Etat.

En effet, ils font valoir l'argument suivant : Le fonds de garantie ainsi créés, se trouvant substitué pour le paiement des indemnités à la personne déclarée responsable de l'accident ou à son assureur, il serait à redouter que le propriétaire de l'automobile ne fût amené, par l'appât d'une réduction de tarifs, à se faire couvrir par des organismes d'assurances n'offrant que des garanties illusoires, ou encore par des entreprises étrangères ne possédant même pas un bureau en France et qui, en cas de réclamation, demeureront pour ainsi dire insaisissables. Les ressources de fonds de garantie se révéleraient ainsi très vite insuffisantes, et le taux de la contribution devrait être singulièrement majoré.

Pour parer à cette éventualité, le projet décide que les entreprises ou assureurs français ou étrangers pratiquant l'assurance des véhicules automobiles visés à son article premier, sont soumis à l'approbation préalable du Ministre du Travail, et assujettis à la surveillance et au contrôle de l'Etat, dans les conditions déterminées par l'article 27 de la loi du 9 avril 1898, et par un règlement d'administration publique pris après avis du Comité consultatif des réassurances et assurances directes auquel sont adjoints des représentants des groupements automobiles désignés par le Ministre du Travail.

Ce commentaire éclaire le sens de l'article 7 qui soumet les Compagnies d'assurance à l'approbation préalable du Ministère du Travail et les assujettis à la surveillance et au contrôle de l'Etat. Les autres articles de loi ne sont que de pure forme, à cette exception près que l'article 8 prévoit la possibilité pour les parties de résilier les polices d'assurance souscrites postérieurement à la promulgation de la loi, chaque année et après un préavis de trente jours, il semble qu'ici le législateur français se soit inspiré d'une règle rencontrée dans d'autres lois françaises ou étrangères.

Inutile d'ajouter que ce projet de loi n'a pas été accueilli unanimement par le public. Il s'est élevé de multiples critiques soit de la part des Compagnies d'assurance, soit de celle des usagers de l'automobile dans divers journaux et revues. Sans prétendre passer en revue tous les articles parus sur la question, nous devons signaler que des protestations se sont élevées de la part de M. Léon Auscher, Président de l'Union nationale des associations de tourisme contre l'assurance obligatoire et contre le mode d'alimentation du fonds de garantie ⁽⁴⁾. De même, M. Edmond Chaix s'est déclaré hostile au projet de loi sur l'assurance obligatoire en raison du « principe sur lequel est fondé ce projet, principe qui établit un régime d'exception à l'égard de certains usagers de la route et qui est destiné, s'il était jamais adopté, à avoir les répercussions les plus graves et les plus fâcheuses, aussi bien sur l'avenir de la circulation

(4) Journal *l'Auto* du 27 mars 1930. Pourquoi obliger l'automobiliste à s'assurer ?

routière, élément important du progrès économique, que sur le développement de l'une de nos plus grandes industries » (5). Non seulement le principe a été critiqué par la presse, mais encore et surtout le mode d'alimentation du fonds de garantie.

Les protestations les plus vives se sont élevées dans nombre de journaux contre un projet de loi qui, faisant peser uniquement sur les usagers de la route les frais d'entretien de ce fonds de garantie, il semble bien que la Commission instituée en vue de l'élaboration du texte du projet de loi ait été surtout préoccupée de transférer au domaine des accidents automobiles des dispositions légales en vigueur pour les accidents du travail. Aussi, la presse n'a pas manqué de faire observer que les deux matières n'étaient pas identiques et que cette construction juridique pourrait bien chanceler un moment donné.

(5) Journal *l'Auto* du 26 novembre 1930.

CHAPITRE IV

Travaux effectués en 1931 en matière d'assurance obligatoire

A-t-il été tenu compte des critiques exposées au chapitre précédent dans le rapport, en date du 19 juin 1931 ⁽¹⁾, fait par M. Jules Cels, député, au nom de la Commission d'assurances et de prévoyance sociale, chargée d'examiner le projet de loi N° 3967 précédemment analysé? Il semble que oui, du moins dans une certaine mesure, si l'on tient compte des modifications apportées par ce rapport et le projet qui le suit au texte proposé par le Gouvernement le 4 novembre 1930.

Ce rapport rejette le principe de l'assurance obligatoire en faisant observer qu'elle ne résoud qu'incomplètement dans la pratique le problème posé, à savoir: apporter aux usagers de la route la certitude que sera réparé tout dommage qui leur sera causé par un véhicule automobile. Cet objectif ne sera pas atteint par le projet de loi précédent parce que, comme le déclare le rapporteur, on ne saurait imposer à tous les automobilistes les frais d'une assurance

(1) Chambre des Députés, N° 5249, séance du 19 juin 1931.

comportant la garantie totale des dommages les plus importants dont il pourrait être jugé responsable. L'assurance obligatoire sera donc défailante pour le règlement des gros sinistres, et loin de créer la sécurité que l'on pense, elle ne conduirait qu'à une déception.

Le rapporteur oppose donc à l'assurance obligatoire trop rigide et imparfaite, l'assurance facultative, plus souple, qui laisse à chacun sa part de responsabilité et qui mesure la possibilité de réparer le dommage causé aux moyens dont chacun dispose. Il observe enfin que là où l'assurance obligatoire a été instituée, on constate une recrudescence des accidents d'automobile. Par conséquent, loin d'enrayer le mal, l'assurance obligatoire ne fait plutôt que l'aggraver. A cet égard, M. Cels adopte les critiques formulées dans la presse française et étrangère contre le système de l'assurance obligatoire.

Par contre, il admet que le système du fonds de garantie a fait ses preuves et qu'il peut s'adapter, dans la pratique, à tous les cas. En effet, il n'interviendrait qu'au cas d'insolvabilité de l'auteur de l'accident ou de son assureur. Il résoud donc complètement le problème de la réparation en donnant aux victimes de l'accident une sécurité complète puisqu'il est capable de régler même les gros dommages. Par contre, le rapporteur considère comme une injustice de faire alimenter ce fonds de garantie uniquement par une contribution des propriétaires de véhicules assurés. C'était là un point extrêmement faible du projet de 1930; payaient seuls, en principe, ceux qui avaient souscrit une police d'assurance, alors que les propriétaires d'automobiles non assurés n'avaient rien à payer.

D'ailleurs, injustice plus grande encore, plus l'assurance des propriétaires d'automobiles sera élevée, et plus ils payeront pour le fonds de garantie. En sorte que ce sont ceux qui payeront de fortes assurances pour être certains de couvrir la réparation des accidents qu'ils peuvent causer qui payeront en outre pour ceux qui ne s'assurent pas.

M. Cels estime que cette disposition n'est pas viable et propose d'alimenter le fonds de garantie par une contribution mise à la charge de tous les propriétaires de voitures automobiles. Cette taxe serait perçue par les Contributions Indirectes proportionnellement à la taxe qu'ils paient à l'Etat selon la puissance de leur voiture.

D'autre part, pour diminuer, dans la mesure du possible, les charges qui incomberont aux usagers d'automobiles en vue de l'alimentation du fonds de garantie, le rapporteur propose de prendre des mesures énergiques à l'encontre des conducteurs de voitures cause d'accidents: la première de ces mesures consiste à frapper d'une amende l'auteur responsable d'un accident corporel reconnu par une condamnation judiciaire prononcée par les juridictions pénales ou les juridictions civiles. Cette amende serait du vingtième de la réparation civile avec un plafond pour ne pas dépasser une somme raisonnable quand il n'y a pas faute lourde ou récidive, elle ne pourrait excéder 2.000 francs pour les voitures automobiles et 250 francs pour les motocycles; elle serait doublée, en même temps que le plafond, quand il y a faute lourde ou récidive. Des mesures spéciales sont prises afin que les intéressés ne puissent pas prendre une assurance pour couvrir ces amendes.

Enfin, M. Cels propose de créer pour tous les conducteurs de voitures automobiles une sorte de casier judiciaire spé-

cial inséré au verso du permis de conduire, et au quatrième accident inscrit, le permis de conduire serait retiré définitivement. En outre, pour encourager les bons conducteurs, c'est-à-dire ceux dont le permis de conduire délivré depuis cinq ans au moins, n'aura reçu aucune inscription, un insigne spécial serait créé pour eux, et retiré à ceux qui auront ultérieurement encouru la dite inscription. Ce port illégal de l'insigne serait puni d'un emprisonnement de six mois à deux ans.

Telles sont les principales vues qui ont inspiré le projet de loi du 19 juin 1931, émanant de la Commission d'assurance et de prévoyance sociales, et figurant à la suite du rapport N° 5249.

On ne peut méconnaître l'effort sérieux fait par la Commission de la Chambre pour substituer au projet de loi du 4 novembre 1930, lequel paraît peu viable, un texte plus conforme aux exigences de la circulation, aux garanties à donner aux victimes d'accidents d'automobiles. D'une manière générale, on peut affirmer que ce texte s'inspire largement de toute la littérature de ces dix dernières années sur la question et des expériences faites à l'étranger en matière d'assurance obligatoire.

Tel n'a pas été l'avis de la Commission des Finances qui, après avoir examiné et discuté le texte rapporté par M. Cels, émet l'avis présenté par M. Malingre, le 18 décembre 1931, et inscrit sous le N° 5998 ⁽²⁾. M. Malingre fait remarquer notamment que le projet de M. Cels aboutit à charger la Caisse des Dépôts et Consignations de la gestion

(2) Chambre des Députés, N° 5998, séance du 18 décembre 1931.

d'un organisme nouveau, la caisse de garantie; qu'il en résulterait un accroissement des fonds administrés par la Caisse des Dépôts qui gère déjà des capitaux s'élevant à 72 milliards de francs. Et que la création de cette Caisse nécessiterait le recrutement d'un personnel considérable.

Il fait remarquer, en outre, que le fonds de garantie assurera efficacement aux victimes une réparation intégrale, mais qu'il incitera certainement de nombreux propriétaires d'automobiles à se dispenser de contracter une assurance, toujours fort coûteuse.

Ceci peut être exact de nos jours dans une certaine mesure, à une époque où vivre au jour le jour devient de plus en plus une habitude dans plusieurs classes sociales et où le nombre des propriétaires de véhicules automobiles s'accroît constamment. Cette augmentation ne coïncidant nullement avec celle des fortunes, il faut en déduire qu'un nombre chaque jour plus important de personnes achète des voitures automobiles et que, par suite, la possession d'une de celles-ci n'est plus fonction nécessaire d'une situation pécuniaire pour garantir les risques inhérents à la circulation. En se vulgarisant, l'automobile se « paupérise » ⁽³⁾.

Il est donc à craindre que ces automobilistes ne trouvent normal de ne plus contracter d'assurances, à seule fin de permettre au fonds de garantie de remplir le rôle pour l'exercice duquel ils versent des taxes. Ce seront, en tous cas, de façon certaine, les automobilistes insolvable, clients désignés du fonds de garantie, qui omettront le plus souvent de s'assurer.

⁽³⁾ *Revue politique des idées et des institutions*. Henry BOURGES, l'assurance obligatoire contre les accidents d'automobile, p. 827.

La Commission des Finances estime qu'on ne saurait concevoir un système cohérent, logique et équitable destiné à couvrir les victimes éventuelles d'accidents contre l'insolvabilité du propriétaire de l'automobile, qu'en imposant à ce dernier l'obligation de s'assurer, et en subordonnant à la justification du paiement régulier de sa prime d'assurance la validité de son permis de circulation. L'institution d'une caisse de garantie ne serait, dans ce système, qu'un moyen subsidiaire de protéger les tiers, en parant, le cas échéant, à la carence de l'assureur.

Elle propose donc d'ajouter au projet de M. Cels un texte d'après lequel aucune autorisation de mise en service d'un véhicule automobile quelconque ne pourra être délivrée sans production par le ou les intéressés d'un titre établissant la garantie donnée aux tiers du remboursement des dommages qui pourraient leur être causés à concurrence d'une somme minimum de 100.000 francs. La délivrance des reçus établissant la perception des impôts de circulation de ces véhicules s'accompagnera obligatoirement des justifications nécessaires.

Malgré les vives attaques dont le principe de l'assurance obligatoire a été l'objet, tant en France qu'à l'étranger, malgré l'expérience malheureuse qui a été tentée dans divers pays et l'accroissement du nombre des accidents dû à l'assurance obligatoire, particulièrement au Massachussetts, il existe en France un très fort mouvement d'opinion en faveur de cette institution. Le principe de l'assurance obligatoire, proposé par le Gouvernement le 4 novembre 1930, a été rejeté par la Commission d'assurance et de prévoyance sociales qui, s'appuyant sur l'expérience déjà faite dans

les pays où elle a été instituée, remarque qu'on a constaté dans ces pays une vive recrudescence des accidents, et que l'assurance obligatoire accroît le mal plutôt qu'elle ne le supprime.

Malgré cette expérience, le principe a été adopté par la Commission des Finances le 18 décembre 1931. Et puisqu'il semble que la majorité de la Chambre soit favorable à cette institution, afin d'enrayer autant que possible le mal, il serait nécessaire, comme l'ont proposé divers groupements, notamment le Groupe de l'Automobile, réuni à la Chambre, sous la présidence de M. Lamoureux, pour entendre la lecture du rapport de M. Cels ⁽⁴⁾, de combiner l'assurance obligatoire avec la constitution d'un fonds de garantie, limité aux cas exceptionnels d'insolvabilité, et la création d'un contrôle spécial des Compagnies d'assurances par l'Etat, analogue à celui prévu par la loi de 1898 sur les accidents du travail.

(4) *L'Assurance moderne*, 31 décembre 1931, p. 1049.

CHAPITRE V

Quelques problèmes soulevés par l'assurance obligatoire et critique de ce système

Nous avons vu que malgré les résultats désastreux enregistrés dans les pays ayant adopté l'assurance obligatoire, nombreux étaient en France les partisans de ce système et qu'au cours des dix dernières années, divers projets ou propositions avaient été présentés au Parlement pour l'adoption de la loi.

En effet, la Commission des Finances de la Chambre a émis un avis sur le projet de loi concernant les accidents causés aux personnes par les véhicules automobiles. Cet avis, présenté au nom de la Commission par M. le député Malingre, le 18 décembre 1931, adopte le principe de l'assurance obligatoire en décidant qu'aucune autorisation de mise en service d'un véhicule automobile quelconque ne pourra être délivrée sans production d'un titre établissant la garantie donnée aux tiers du remboursement des dommages qui pourraient leur être causés à concurrence d'une somme minimum de 100.000 francs.

Ce principe a reçu une application effective en ce qui concerne les propriétaires ou loueurs de voitures publiques par une ordonnance du Préfet de police en date du 17 mai 1930. D'après ce texte, tout propriétaire ou loueur de voitures publiques, de même que tout entrepreneur ou concessionnaire d'un service permanent ou occasionnel de voitures publiques doit indiquer comment il garantit jusqu'à concurrence d'un minimum de 200.000 francs les droits des tiers qui seraient victimes d'accidents provoqués par l'usage des véhicules qu'il se propose de mettre en circulation. Il a d'ailleurs le choix entre la garantie donnée soit par une Compagnie d'assurances, soit par sa propre Société, justifiant de réserves réalisables jugées suffisantes. Il est interdit de mettre en circulation une voiture publique pour laquelle une telle garantie n'a pas été donnée.

Il convient d'examiner ce que valent les projets proposés jusqu'ici. Dans l'état actuel des textes, un certain nombre de questions demeurent non résolues. Il faut donc les poser, de manière à voir si l'on peut s'engager sans danger dans la voie de l'assurance obligatoire ou, au contraire, s'il ne convient pas d'adopter une solution différente. A cet effet, il y a lieu de tenir compte des critiques formulées dans la presse et des résultats de la loi dans les pays qui l'ont adoptée.

I. — PROBLEMES QUI SE POSENT A L'EGARD DE LA VICTIME

On peut étudier le problème de l'assurance obligatoire au point de vue des victimes, des assurés et des Compagnies d'assurances.

Et tout d'abord, le but que la loi s'est proposé en instituant l'assurance obligatoire, c'est avant tout de protéger la victime d'un accident d'automobile contre le risque qui s'accroît tous les jours par suite d'une circulation plus intense et de lui assurer la réparation du préjudice causé. Ce but est-il atteint par les projets de loi en cours?

En premier lieu, la loi ne risque-t-elle pas d'accroître le nombre des accidents? Nous avons, à cet égard, l'expérience tentée dans divers pays étrangers et notamment au Massachussetts où le nombre des accidents a doublé en cinq ans. L'assurance obligatoire est un stimulant à l'imprudence des chauffeurs. C'est ainsi que M. Capitant a pu parler de l'« immoralité de l'assurance » en ce sens qu'il est immoral que des gens se désintéressent totalement des dommages qu'ils peuvent causer par leurs imprudences, parce que ce n'est pas eux qui paient.

Ce qu'il faut organiser, c'est la prévention des accidents d'automobile, et une mesure efficace dans ce domaine sera d'obliger l'assuré à rester toujours intéressé pour une part dans les accidents qu'il peut causer.

En considérant toujours le point de vue de la victime, cette dernière est-elle certaine de toucher dans tous les cas la juste réparation du dommage qui lui a été causé? Or, le fait d'avoir contracté une assurance ne suffit pas à assurer l'indemnisation du sinistré. Encore faut-il que l'assurance ait son plein effet au jour de l'accident, qu'il ne puisse être invoqué aucune excuse de déchéance contre l'assuré, pour non-paiement de sa prime par exemple. Il faut encore que la somme prévue par la police d'assurance soit suffisante pour couvrir le sinistré et son montant est

difficilement prévisible, à moins de ne s'assurer pour des sommes très élevées, ce qui ne serait pas le cas de l'automobiliste contraint par la loi. Il faut enfin que l'assureur lui-même puisse tenir ses engagements, et nous savons que les cas de défaillance des Compagnies d'assurance ne sont pas rares. En outre, il peut se faire que l'auteur de l'accident se soit enfui et reste inconnu.

Dans toutes ces hypothèses, quelles que soient les contraintes obligeant les automobilistes à être couverts par une Compagnie d'assurance, la victime ne sera jamais indemnisée.

Est-ce que l'Etat ne se substituera pas alors à la Compagnie pour régler à la victime le montant des dommages qu'elle a subis? Ces divers problèmes ne peuvent être résolus que si, au cas où on adopterait une loi sur l'assurance obligatoire, un fonds de garantie s'adjoindrait à son fonctionnement, fonds de garantie qui serait chargé d'indemniser la victime en cas de défaillance de l'assuré ou de l'assureur.

II. — PROBLEMES A L'EGARD DES ASSURES

Si l'assurance obligatoire est adoptée, quelles seront les obligations de l'assuré? Quelles charges nouvelles lui incomberont? A cet égard, le système proposé est-il viable?

D'une part l'assuré aura-t-il le libre choix de l'assureur? Or, s'il existe de grandes Sociétés d'assurances hautement honorables, l'expérience montre qu'il en existe aussi un certain nombre d'une moralité décroissante, jusqu'à l'es-

croquerie pure et simple. Il y en a qui font de l'assurance au rabais afin d'amener à elles le plus grand nombre d'assurés possible, mais bientôt elles voient leurs ressources diminuer jusqu'à s'épuiser complètement aux premiers gros sinistres à régler. Elles ne peuvent durer encore quelque temps qu'en consentant des primes à des taux excessivement faibles et en ne réglant pas les dommages, par le jeu d'une procédure toujours longue. Aussi ce sont les automobilistes les plus dangereux qui s'adressent à ces Compagnies insolvables et ce sont finalement les victimes des accidents qui ne seront jamais remboursées.

Qu'arrivera-t-il, par ailleurs, si la réparation excède le montant de la somme garantie par une police d'assurance? Il est évident que l'automobiliste qui aura satisfait à la loi pourra justement soutenir devant les tribunaux qu'il ne peut être tenu au delà de sa police d'assurance, et de ce fait, nombreux seront les sinistres qui demeureront impayés pour la moyenne partie, car tout le monde se contentera de s'assurer pour le quantum imposé par la loi.

D'autre part, la loi peut obliger les automobilistes à s'assurer: peut-elle obliger les Compagnies à accepter tout le monde, mauvais payeurs, récidivistes de l'accident, etc. Et quel sera le sort de ceux qui seront refusés partout?

Comment pourra-t-on vérifier que l'automobiliste paie régulièrement ses primes et reste bien assuré? Et comment l'obligera-t-on à payer ses primes aux époques fixées? Si l'assuré n'a pas réglé sa prime le jour où il causera un accident, que se passera-t-il? Probablement il sera rendu pénalement et civilement responsable, mais alors nous en serons exactement au même point que si l'assurance obligatoire n'existait pas.

L'automobiliste sera-t-il responsable dans tous les cas, même quand l'accident est dû à la faute de la victime?

Autant de points sur lesquels le projet de loi reste muet et qu'il serait bon qu'il éclaircit.

III. — PROBLEMES A L'EGARD DES COMPAGNIES

La loi d'assurance obligatoire est-elle de nature à donner satisfaction aux Compagnies? Elle devrait, au préalable, régler un certain nombre de points qu'elle a complètement laissé de côté. Il serait bon tout d'abord, afin de protéger efficacement les victimes et d'éviter les catastrophes financières pouvant résulter de la faillite d'entreprise d'assurance dont les bilans seraient mal équilibrés, d'organiser un contrôle officiel des Compagnies d'assurance analogue à celui qui existe déjà en matière d'accidents du travail.

Un projet de loi a été déposé dans ce sens le 30 novembre 1929, qui soumet toutes les entreprises assurant les risques d'accidents ou de responsabilité civile vis-à-vis des tiers, à l'approbation préalable du Ministre du Travail et au contrôle de l'Etat. Mais ce projet est loin de résoudre toutes les difficultés. Comment l'Etat exercera-t-il son contrôle? Etablira-t-il une liste d'assureurs agréés, ce qui aboutira à accorder un privilège à certaines Compagnies au détriment d'autres. Il se fera juge de la solvabilité des Compagnies, mais sur quelles bases jugera-t-il cette difficile question?

Le contrôle dans la branche automobile se heurte à de grosses difficultés techniques que l'on ne rencontre pas dans les autres branches d'assurance. L'assurance-vie, par

exemple, doit avoir des réserves dont le calcul, par les méthodes actuarielles, est mathématiquement exact, d'où leur nom de réserves mathématiques. Les indemnités à payer sont forfaitaires, calculées sur des données certaines. Dans l'assurance automobile, au contrôle il est impossible de faire un calcul avec la même précision. La « valeur marchande » des victimes d'accidents est extrêmement variable, la jurisprudence est incertaine sur le montant des indemnités à allouer, en sorte que chacun calcule la réserve pour sinistres à régler d'après son appréciation personnelle (1).

Mais à défaut d'une évaluation rigoureusement exacte, comme en matière d'assurance sur la vie ou de rente viagère, on pourrait cependant arriver à une approximation très grande, lorsque la Compagnie suit, année par année, les sinistres d'un exercice considéré, pour déterminer à quel montant précis ils se sont élevés lors du règlement et rapprocher alors ce montant de celui des primes qu'elle a encaissées dans la même année considérée (2).

Une autre question envisagée sera celle de la police type. Quels sont les tarifs qui devront être appliqués? Si la loi oblige les automobilistes à s'assurer, il faut que tous les automobilistes puissent s'assurer, même et surtout les plus imprudents, puisque ce sont eux qui présentent le plus de dangers.

Avec le système actuel de l'assurance facultative, les Compagnies sélectionnent leurs risques et refusent d'assu-

(1) *L'Observateur*, 5 décembre 1929. RIEDMATTEN, l'assurance obligatoire des automobilistes.

(2) *L'Entreprise française*, 25 janvier 1932, SUMIEN : L'assurance des automobilistes.

rer les automobilistes les plus dangereux, par exemple ceux qui ont déjà causé de multiples accidents. On aboutit ainsi fatalement à des tarifs homologués par l'Etat, car si les Compagnies demeuraient libres de leurs tarifs, elles demanderaient immédiatement aux imprudents des primes prohibitives constituant un refus déguisé d'assurance.

Or, les tarifs automobiles, en vigueur actuellement, tiennent compte de la sélection des risques, ils sont calculés sur des risques moyens, c'est-à-dire sur des conducteurs moyennement prudents, les imprudents étant exclus. S'il faut donc assurer les imprudents au même tarif que les prudents, le tarif général sera forcément relevé.

On aboutit ainsi à une injustice qui consiste à faire payer aux gens des tarifs appliqués pour les autres. Et le conducteur imprudent ne sera même plus retenu par la crainte de ne plus trouver d'assureurs. Le résultat en sera une recrudescence de l'imprudence générale; nous en avons un exemple au Massachussetts où les primes ont été majorées par l'Etat de 50 % environ en attendant de nouveaux relèvements.

La loi établira-t-elle la franchise d'avarie obligatoire? On appelle ainsi la clause par laquelle la Compagnie laisse à la charge de l'assuré, dans tous les cas, une légère partie du sinistre, somme dont le maximum est fixé d'avance et pour laquelle l'assuré ne paie d'ailleurs pas de prime.

Par exemple, si un contrat jouissant d'une garantie de 100.000 francs contient une clause de franchise d'avarie de 1.000 francs, pour un accident dont la réparation doit coûter 10.000 francs, l'assuré paiera 1.000 francs et la Compagnie 9.000 francs. Cette pratique présenterait des avantages, car là, comme dans d'autres branches d'assu-

rance, notamment en matière d'incendie, l'abus des petits sinistres est grand et entraîne, par sa répétition constante, des charges considérables.

La loi du 13 juillet 1930 n'a pas hésité à en tenir compte dans son article 40, qui écarte de l'assurance, sauf convention contraire expresse, tous les petits sinistres. D'autre part, nous avons vu que l'assuré se désintéresse trop souvent des accidents que son imprudence peut provoquer, en disant que l'assurance paiera: d'où une aggravation générale de l'imprudence des conducteurs, dûe à ce qu'ils ne sont pas intéressés pécuniairement à la non-survenance du sinistre.

Cette tendance est devenue si dangereuse qu'il faudrait imposer en tout état de cause à l'automobiliste l'obligation d'avoir à payer de sa poche une partie des dommages qu'il cause. En attendant, les tribunaux cherchent le même résultat d'atteindre l'assuré personnellement, en le condamnant à des sommes dépassant le plein de son assurance. S'il est assuré pour 250.000 francs, ils s'efforcent de le frapper d'une condamnation de 300.000 francs et ils l'auraient condamné à 350.000 francs s'il avait été assuré pour 300.000 francs. La franchise d'avarie obligatoire serait ainsi un moyen de prévention efficace contre la négligence et l'insouciance de l'assuré.

Celui-ci est ainsi associé à l'œuvre de l'assureur et il se trouve incité non seulement à une plus grande circonspection personnelle, mais encore à une surveillance plus active et plus efficace sur les personnes dont il peut être civilement responsable. La loi du 13 juillet 1930 préconise ce mode de prévention dans son article 13: « Il peut être stipulé que l'assuré restera son propre assureur pour une

somme ou une quotité déterminée, ou qu'il supportera une déduction fixée d'avance sur l'indemnité du sinistre ».

Ceci présenterait un réel avantage pour la Compagnie d'assurance qui n'aurait même pas à intervenir dans les petits sinistres dont le règlement est inférieur au montant de la franchise d'avarie; pour ceux-là, il n'y aurait pas d'assurance, les services des Compagnies seraient donc déchargés de l'encombrement causé par cette multitude de petits sinistres insignifiants.

On pourrait même compléter cette pratique par la généralisation dans les polices d'une clause qu'on trouve déjà dans quelques contrats par laquelle l'assureur s'engage, vis-à-vis de l'assuré, à le faire participer à ses bénéfices toutes les fois que la proportion de ses sinistres apparaîtra à l'inventaire au-dessous de la moyenne générale.

Un autre système consisterait à accorder à ceux qui n'ont pas d'accident pendant un certain temps, des réductions progressives de primes établies d'après une échelle fixe. Par contre, en cas d'accident, le titulaire perdrait le droit à la réduction et paierait de nouveau prime entière en reprenant la filière imposée par l'échelle des réductions. Ce procédé constituerait, croyons-nous, un mobile puissant dans l'âme de l'automobiliste, qui doit l'inciter à la prudence et serait de nature à diminuer les accidents dans une proportion importante.

Nous avons pu nous rendre compte par ce court exposé quelles sont les lacunes multiples contenues dans les projets de loi en instance, les points nombreux qu'ils laissent dans l'obscurité. Il serait nécessaire que toutes ces questions soient réglées minutieusement si l'on ne veut pas tomber

dans les errements des pays étrangers qui ont adopté l'assurance obligatoire et si l'on ne veut pas recommencer l'expérience de ces pays qui ont remplacé un mal par un mal plus grave encore.

On a pu dire avec juste raison, en parlant de l'assurance obligatoire, « qu'elle fait partie de ces médicaments qui ne se contentent pas d'être anodins, mais qui empoisonnent littéralement le malade et aggravent son état » (3).

(3) *L'Observateur*, 5 décembre 1929, DE RIEDMATTEN, L'assurance obligatoire des automobilistes.

Conclusion

De ce rapide examen de l'état actuel de la question de l'assurance obligatoire, nous avons pu dégager l'idée maîtresse, base de toutes les lois existantes ou des divers projets en instance, savoir: essayer de garantir dans tous les cas à la victime d'un accident automobile la réparation du dommage qui lui a été causé.

Pensée fort louable et qui répond certainement à des nécessités profondes, que le progrès journalier de la circulation rend de plus en plus impérieuses.

Nous avons pu constater que l'assurance obligatoire ne répond pas souvent au but proposé, qu'elle est bien des fois inopérante et qu'elle va à l'encontre de l'intérêt des victimes, des assurés et des assureurs.

Des victimes, parce qu'elle ne peut leur garantir d'une façon absolue, réelle et constante, le remboursement de ce qui peut ou doit leur revenir.

Des assurés, parce que facilitant l'insouciance de certains conducteurs, elle augmente le nombre des accidents et oblige donc les assureurs à relever le taux des primes, mettant ainsi à la charge des automobilistes des frais annuels plus importants.

Des Compagnies d'assurance, enfin, à qui elle fait supporter un fardeau trop lourd, qui, même compensé par un

relèvement du taux des primes, ne leur permet pas, vu l'accroissement certain et continu des sinistres, de vivre, commercialement parlant.

Cependant, il est indispensable, en cette matière, de trouver une solution pratique qui concilie tant d'intérêts divers: le remède de l'assurance obligatoire paraît bien, à première vue et après examen superficiel, le moyen idéal de résoudre le problème.

Les expériences que nous avons sous les yeux nous semblent facilement démontrer le contraire.

A notre avis, il faut à tout prix éviter l'obligation d'assurance en matière d'accidents automobile, sinon nous risquons d'aboutir, dans quelques années, à la super-assurance par l'Etat du risque automobile, que les Compagnies ne pourront plus couvrir et dont l'Etat se trouvera, par la force des choses, être obligé d'assumer la responsabilité.

Evitons de penser à ce que seraient alors les charges de l'automobiliste.

En restant donc sur le terrain pratique qui doit toujours être celui auquel aboutit le droit, nous sommes amenés à souhaiter que soit instituée une législation d'ensemble concernant en général la circulation automobile, les risques qu'elle crée et la réparation de ceux-ci.

De telles dispositions auraient pour effet d'organiser, en faveur des tiers victimes d'accidents, un système de garantie destiné à les protéger contre le risque social inhérent à cette situation de fait; elles auraient en outre l'avantage, à condition d'être comprises dans un travail d'ensemble, de fondre toutes les lois et textes réglementaires relatifs tant à la circulation qu'aux accidents qui en sont la conséquence et aux assurances qui en représentent le palliatif.

C'est une des conclusions à laquelle aboutit l'étude comparative des diverses législations étrangères.

Si elles ont soulevé tant de critiques, si certaines lois préparées demeurent en suspens, si enfin d'autres ont conduit à des résultats des plus discutables ou du moins assez imprévus, cela tient d'une part à ce que ces lois n'ont pas caractérisé le risque social issu de ce fait relativement nouveau qu'est la circulation automobile contemporaine ; d'autre part trop de lois ont été préparées et votées trop vite, sans que l'on ait pu prévoir les conséquences de leur application.

Et il en est de même des divers projets français. La multiplicité des lois ne suffit pas à améliorer l'état des choses existant : mieux vaut des lois bien faites que des lois trop nombreuses.

La tâche qui s'impose au législateur français consistera donc, après avoir défini les responsabilités inhérentes aux faits pour son propriétaire d'utiliser et de conduire un véhicule automobile, à déterminer les garanties à accorder aux tiers victimes d'accidents.

Il ne s'agit pas, en l'espèce, de se borner à énoncer en une formule générale le principe de droit à la réparation du préjudice qu'ont subi des personnes victimes d'accidents causés par des véhicules automobiles, il s'agit, au contraire, de déterminer dans quels cas la personne a droit à cette réparation et dans quelles limites et comment lui sera donnée cette garantie.

Si l'on voulait protéger absolument les victimes et leur assurer dans tous les cas la réparation du préjudice causé, il faudrait, en principe, faire du risque automobile un véritable risque social et mettre à la charge de la collectivité

le paiement de l'indemnité à la victime, en cas de carence de l'auteur de l'accident ou de son assureur. Mais cette méthode comporterait des inconvénients très graves qui, à une époque de budget déficitaire, seraient particulièrement dangereux.

Il faut donc cantonner à l'automobiliste la charge de cette indemnisation, et malgré les inconvénients signalés dans un chapitre précédent, nous sommes obligés de nous rallier à la création d'un fonds de garantie analogue à celui créé par la loi de 1898 pour les accidents du travail; à condition toutefois que ce fonds soit géré de telle façon qu'il ne puisse aggraver en aucun cas les dépenses publiques.

Ce fonds pourrait être géré soit par la Caisse des Dépôts et Consignations, soit par un organisme autonome à créer et serait destiné à indemniser les victimes qui n'auraient pu l'être par l'auteur de l'accident ou son assureur; il rendrait ainsi impossible la « non réparation » du dommage subi par elle, ce qui est le but principal à atteindre.

Il pourrait être alimenté par une contribution de tous les propriétaires de véhicules à moteur, qui paieraient en même temps que leurs impôts de circulation, un droit représenté par exemple par un timbre qui serait collé sur le permis de circulation, « ceci pour faciliter la perception et éviter la quittance ».

A combien s'élèverait cette contribution? Cela est difficile à fixer pour les premières années, car on ne sait pas exactement à quelles sommes s'élève chaque année le montant de ce qui ne peut être payé aux victimes d'un accident par suite de défaillance de l'auteur de l'accident ou de l'assureur.

Néanmoins, pour la première année, on pourrait fixer, par exemple, le taux de cette contribution à 10 francs pour une voiture au-dessous de 10 HP, 20 francs pour une voiture au-dessus et 30 francs pour les camions ou véhicules de transports en commun.

Ce sont là des sommes minimales si on les compare à tous les frais qu'occasionne la possession d'un véhicule automobile; elles devraient être payées sans récriminations par les automobilistes si on a soin de leur montrer qu'il en est de leur intérêt.

Il en sera de leur intérêt, car ces sommes devraient suffire probablement à faire fonctionner le fonds de garantie et à éviter aux automobilistes, par l'institution de l'assurance obligatoire, un relèvement certain des primes au bout d'une ou deux années.

De plus, le fonds de garantie pourrait trouver des ressources importantes dans une participation aux amendes que paient les automobilistes auteurs d'accidents répétés et d'infractions avec récidive aux règlements de la circulation; il n'y aurait qu'à augmenter de X % ces amendes au profit du fonds de garantie.

Dans un court exposé comme celui-ci, il ne nous est pas possible de passer en revue tous les nombreux à-côtés de cette question, mais il demeure indispensable que des mesures de plus en plus sévères soient prises, tant pour la répression des infractions que pour la délivrance des permis de conduire, qui devrait obligatoirement être accompagnée d'un examen médical, renouvelable après chaque accident grave.

Nous estimons que là est la meilleure assurance contre les accidents d'automobile ; beaucoup, sans doute, sont dus à la fatalité et à des causes imprévisibles, mais trop proviennent de l'imprudence des conducteurs ou des piétons.

Pour les conducteurs, il serait nécessaire en plus d'imposer obligatoirement une franchise d'avarie pour une somme à fixer : 1.000 francs, par exemple ; il serait interdit de s'assurer, sous quelque forme que ce soit, pour cette somme, ce qui amènerait un abaissement certain du taux des primes, donc économie pour l'automobiliste. D'autre part, les Compagnies d'assurance couvrant ces risques devraient être assujetties au contrôle de l'Etat dans des conditions à déterminer.

Pour les piétons, il faudrait, une fois pour toutes, déterminer par un texte légal la question du risque automobile en supprimant ou en remaniant l'interprétation actuelle des articles du Code civil, qui font retomber sur l'automobiliste l'idée de faute, véritable péché originel.

Telle est la conclusion que nous ont suggéré les études ci-dessus, le législateur devra s'efforcer, pour faire œuvre utile, d'organiser un régime construit d'après des données rationnelles, qui, tout en ménageant les intérêts d'une de nos plus grandes industries, l'automobile, sache concilier à la fois ceux légitimes du public et ne fassent pas peser de trop lourdes charges sur les automobilistes.

Vu : LE PRÉSIDENT DE LA THÈSE,
Maurice PICARD.

Vu : LE DOYEN,
H. BERTHELEMY.

Vu et permis d'imprimer

LE RECTEUR DE L'ACADÉMIE DE PARIS,
CHARLETY.

Bibliographie

- ABLAY (J.-P.). — Une nouvelle formule de l'assurance du risque automobile. *L'Argus*, 7 juin 1931.
- BEAULIEU (M.-G. de). — A propos de l'assurance automobile obligatoire. *L'Argus*, 26 avril 1931.
- BERSON (Maurice). — A propos de l'assurance obligatoire. *Journal L'Auto*, 25 novembre 1930.
- BOURGES (Henri). — L'assurance obligatoire contre les accidents d'automobiles. *Revue politique des idées et des institutions*, 28 février 1931, p. 180, et 30 novembre 1931, p. 837.
- Bulletin sténographique officiel de l'Assemblée fédérale*, Berne, années 1923, 1924, 1925.
- CAHAN (Dr David Mc). — Auto problems and state funds. *Journal of American insurance*, mars 1931, p. 19.
- CAPITANT (Henri). — La loi du 13 juillet 1930 relative au contrat d'assurance. *Revue générale des Assurances terrestres*, 1930, pp. 739 et suivantes.
- DIE (Henri). — Contre l'assurance obligatoire des automobilistes. *Journal du Commerce*, 27 décembre 1930.

FRANCK (Dr). — L'assurance contre la responsabilité civile des automobilistes. *Le Poids Lourd*, 15 fév. 1931. *Journal of American Insurance*, avril. — *Auto traffic laws*, p. 29.

— May 1931. — *New Auto Bill proposed in Massachusetts demerit features*, p. 27.

LARGIER (Edmond). — L'assurance obligatoire des automobilistes. *Journal du Commerce*, 3 décemb. 1930.

LOT (Michel). — Projet de réforme de l'assurance automobile. *L'Argus*, 22 et 29 juin, et 6 juillet 1930.

PATTERSON (Edwin W.). — Le droit des assurances aux Etats-Unis en 1929-1930. *Revue générale des Assurances terrestres*, 1930, pp. 1067 et suivantes.

— Le droit des assurances aux Etats-Unis en 1930-1931. *Revue générale des Assurances terrestres*, 1931, pp. 965 et suivantes.

PETITPIERRE (Max). — La responsabilité causale. *Verlag von Helbing & Lichtenhahn*, 1930.

PICARD (Maurice). — Pour une loi sur les accidents d'automobiles. *Revue générale des Assurances terrestres*, 1931, pp. 5 et suivantes, et 489 et suivantes.

RIEDMATTEN (L. de). — L'assurance obligatoire des automobilistes. *L'Observateur*, 5 décembre 1929.

— Du rôle de la statistique en ce qui concerne l'assurance des accidents d'automobile. *L'Assurance moderne*, 15 septembre 1931 (Conférence faite le 17 juin 1931 à la Société de Statistique de Paris, à l'Hôtel des Sociétés Savantes).

Report by the committee to study Compensation for aut. acc^t (Columbia University), février 1932.

SCHERER (Jean). — L'assurance obligatoire des dommages causés par les accidents d'automobiles. *Thèse*, Paris, 1931.

Senate, n° 280. — Report of the Special commission to study compulsory motor vehicle liability insurance and related matters. Boston, 1930.

SUMIEN (P.). — L'assurance des automobilistes. *L'Entreprise française*, 25 janvier 1932.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
PREMIÈRE PARTIE. — Etude des diverses législations étrangères.	9
CHAPITRE PREMIER. — Loi danoise.....	11
CHAPITRE II. — Loi américaine.....	19
CHAPITRE III. — Loi suédoise.....	57
CHAPITRE IV. — Loi anglaise.....	63
CHAPITRE V. — Loi suisse.....	69
CHAPITRE VI. — Résultats de la loi de l'assurance obligatoire au Massachussets.....	75
DEUXIÈME PARTIE. — Travaux effectués en France en matière d'assurance obligatoire.....	89
CHAPITRE PREMIER. — Données statistiques relatives à la cir- culation automobile, principalement en France.....	91
CHAPITRE II. — Les propositions de loi française jusqu'en 1924	97
CHAPITRE III. — Les propositions de loi française jusqu'en 1930	105
CHAPITRE IV. — Travaux effectués en 1931 en matière d'assu- rance obligatoire.....	119
CHAPITRE V. — Quelques problèmes soulevés par l'assurance obligatoire. Critique de ce système.....	127
CONCLUSION	139
BIBLIOGRAPHIE	145



IMPRIMERIE SPÉCIALE
DES
ÉDITIONS MÉCHELINCK



